



PETA JALAN INDUSTRI PELAYARAN 2024-2029 PEMBERDAYAAN INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA

SEPTEMBER
2024





Peta Jalan Industri Pelayaran 2024-2029: Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia

Peta Jalan berikut disusun oleh Tenggara Strategics atas nama Indonesian National Shipowners' Association (INSA):

Riyadi Suparno
Marine Kenzi Martasuganda
Intan Salsabila Firman
Frans Surdiasis
Bayo Adhika Putra
Fara Az-Zahra Rahman
Irvan Iswaraputra

Narasumber:

Carmelita Hartoto, Sulistyo Tri
Ardhianto, Darmansyah Tanamas, Okty Saptarini,
Capt. Otto K.M. Caloh, Faty Khusumo, Indra Yuli,
Fatmawati Aziz, Nova Y. Mujiganto, Dian A. Imirsyah,
Trisnadi S. Mulia, Buddy Rakhmadi, Brillian Perdana,
Hutakemri Alisamad, Capt. Witono, Indra Dwi Satria,
Go Darmadi, Nick Djatnika, Ninik M.A. Hartanto,
Ganny Zheng, Standly Rojali, Teguh Basuseto.

Desain dan tata letak oleh Shifa Rafida Fitri dan Andreas Meidyan



Daftar isi

Daftar tabel 3

Daftar singkatan 5

Kata pengantar 8

Ringkasan eksekutif 9

1. Industri pelayaran & logistik nasional 13

1.1. Cakupan industri pelayaran nasional 14

1.2. Peran industri pelayaran dalam perdagangan 15

1.3. Kontribusi industri pelayaran terhadap biaya logistik nasional 17

1.4. Faktor-faktor yang mempengaruhi biaya logistik nasional 20

1.5. Optimalisasi sistem logistik maritim: *hub and spoke* 23

2. Asas *cabotage* 27

2.1. Pemberlakuan asas *cabotage* 28

2.2. Komparasi asas *cabotage* dengan negara lain (ASEAN, AS, China) 31

2.3. Dorongan menuju *beyond cabotage* 36

2.3.1. Standar internasional kapal untuk *go global* 38

2.3.2. Tantangan memenuhi standarisasi internasional 40

2.3.3. Kebutuhan SDM untuk pelayaran internasional 41

2.3.4. Dukungan pemerintah untuk memenuhi standar kapal internasional 42

3. Keamanan dan keselamatan pelayaran Indonesia 43

3.1. Perkembangan tata kelola keamanan dan keselamatan pelayaran Indonesia 44

3.2. Lembaga dengan wewenang penyidikan di Indonesia 46

3.3. Zonasi laut dan batas kewenangan lembaga di wilayah maritim Indonesia 53

4. Biaya tinggi industri pelayaran nasional 57

4.1. Kebijakan pengembangan industri pelayaran nasional 58

4.1.1. Implementasi kebijakan tol laut 59

4.1.2. Risiko dan kritik kebijakan tol laut 62

4.1.3. Industri pelayaran sebagai salah satu sumber PNBPN negara 63

4.2. Biaya perpajakan industri pelayaran 69

4.2.1. Gambaran umum sistem perpajakan industri pelayaran 69

4.3. Sentimen investasi industri pelayaran 73

4.3.1. Situasi perbankan Indonesia 76

5. Pemberdayaan keberlanjutan 83

5.1. Industri pelayaran dan lingkungan hidup 84

5.2. Implementasi ESG pada industri pelayaran 85

5.3. Jenis dan dampak emisi bahan bakar pada industri pelayaran 88

5.3.1. Biaya transisi bahan bakar terbarukan 91

6. Peta jalan pemberdayaan industri pelayaran periode 2024 – 2029 94

6.1. Strategi 1: Penguatan tata kelola dan kepastian hukum 95

6.1.1. Fase I: Penguatan fondasi 95

6.1.2. Fase II: Menstimulasi pertumbuhan 102

6.1.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan 104

6.2.	Strategi 2: Penguatan pengembangan usaha industri pelayaran nasional	105
6.2.1.	Fase I: Penguatan fondasi	105
6.2.2.	Fase II: Menstimulasi Pertumbuhan	107
6.2.3.	Fase III: Pemantapan berkelanjutan	110
6.3.	Strategi 3: Akselerasi pengembangan infrastruktur	111
6.3.1.	Fase I: Penguatan fondasi	111
6.3.2.	Fase II: Menstimulasi pertumbuhan	112
6.3.3.	Fase III: Pemantapan berkelanjutan	114
6.4.	Strategi 4: Pengembangan <i>beyond cabotage</i>	117
6.4.1.	Fase I: Penguatan fondasi	117
6.4.2.	Fase II: Menstimulasi pertumbuhan	119
6.4.3.	Fase III: Pemantapan berkelanjutan	120
6.5.	Strategi 5: Pengembangan transisi energi berkelanjutan	122
6.5.1.	Fase I: Penguatan fondasi	122
6.5.2.	Fase II: Menstimulasi pertumbuhan	125
6.5.3.	Fase III: Pemantapan berkelanjutan	128

Daftar tabel

Tabel 1.	Ekspor menurut moda transportasi di tahun 2022	16
Tabel 2.	Komponen biaya logistik domestik Indonesia tahun 2022	17
Tabel 3.	Peringkat Indonesia dalam <i>Logistics Performance Index</i> (LPI) tahun 2018 dan 2023.....	18
Tabel 4.	Skor Indonesia dalam Logistics Performance Index (LPI) tahun 2018 dan 2023.....	18
Tabel 5.	Produk domestik bruto (PDB) atas dasar harga konstan 2010 transportasi laut Indonesia	19
Tabel 6.	Rata-rata gross tonnage (GT) kapal di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.....	21
Tabel 7.	Pola operasi <i>hub-spoke</i>	24
Tabel 8.	Peran signifikan pelabuhan hub and spoke di Indonesia	25
Tabel 9.	Dampak kebijakan cabotage.....	29
Tabel 10.	Pertumbuhan industri jasa transportasi dan pertumbuhan ekonomi.....	29
Tabel 11.	Perkembangan bongkar muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri di pelabuhan Indonesia	30
Tabel 12.	Tingkat cabotage di negara tertentu	32
Tabel 13.	Perbandingan implementasi cabotage di berbagai negara	33
Tabel 14.	Perkembangan neraca jasa dan neraca transaksi berjalan	36
Tabel 15.	Sejarah dan perkembangan kelembagaan coast guard di Indonesia	45
Tabel 16.	Perbandingan tupoksi KPLP dan Bakamla menurut undang-undang.....	47
Tabel 17.	Kewenangan lembaga di wilayah laut NKRI berdasarkan undang-undang	48
Tabel 18.	Kementerian/lembaga yang memiliki kapal patroli dan kewenangannya	49
Tabel 19.	Perbandingan tugas pokok dan fungsi lembaga yang melaksanakan kewenangan	50
Tabel 20.	Pengendalian pelanggaran kapal niaga berbendera nasional dan asing yang ditangkap	53



Tabel 21. Zonasi instansi penegak hukum di laut.....	54
Tabel 22. Instansi yang berwenang melakukan penegakan hukum di laut.....	56
Tabel 23. Rata-rata gross tonnage (GT) kapal di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.....	59
Tabel 24. Kontribusi terhadap PDB dan pertumbuhan ekonomi berdasarkan pulau di Indonesia, triwulan II tahun 2024.....	60
Tabel 25. Perkembangan perubahan PP jenis dan tarif di Kemenhub	64
Tabel 26. Perkembangan target dan realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.....	66
Tabel 27. Simulasi kenaikan tarif PNBP terhadap struktur biaya operasi jasa angkutan laut	67
Tabel 28. Dampak kenaikan PNBP jasa angkutan laut berdasarkan sektor atau produk	68
Tabel 29. Penghasilan kena pajak industri pelayaran	70
Tabel 30. Objek PPN dalam industri pelayaran.....	71
Tabel 31. Perkembangan suku bunga acuan di berbagai negara.....	77
Tabel 32. Perkembangan suku bunga kredit dan DPK.....	78
Tabel 33. Suku Bunga Dasar Kredit Bank Umum Konvensional Mei 2024	78
Tabel 34. Kinerja penjualan, profitabilitas dan capex korporasi menurut sektor	79
Tabel 35. Perkembangan free cash flow 9 industri	80
Tabel 36. Total aset, pertumbuhan kas, pertumbuhan penjualan, dan debt to equity ratio (DER) berdasarkan subsektor	81
Tabel 37. Perkembangan risiko kredit berdasarkan sektor.....	82
Tabel 38. Rata-rata pertumbuhan volume bongkar dan muat, 2008-2022.....	82
Tabel 39. Aspek penentu kinerja greenport	86
Tabel 40. Perbandingan harga bahan bakar	92
Tabel 41. Biaya konsumsi bahan bakar.....	92
Tabel 42. Usulan perubahan UU pelayaran.....	101
Tabel 43. Peta jalan pemberdayaan industri pelayaran Indonesia	129

Daftar singkatan

3T	Tertinggal, terdepan, terluar
ABK	Anak buah kapal
ADHK	Atas dasar harga konstan
AIS	<i>Automatic identification system</i>
ALKI	Alur laut kepulauan Indonesia
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
Bakamla	Badan Keamanan Laut
BAPPENAS	Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
BBM	Bahan bakar mintak
BHO	Bantu Hidro-Oseanografi
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BLU	Badan Layanan Umum
BNN	Badan Narkotika Nasional
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
BWM	<i>Ballast Water Management</i>
Capex	<i>Capital expenditure</i>
CIF	<i>Cost, Insurance, and Freight</i>
COVID-19	Coronavirus disease 2019
DER	Debt to equity ratio
Dirjen Hubla	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Dirjen PSDKP	Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan
DPR	Dewan Perwakilan Rakyat
DWT	<i>Deadweight tonnage</i>
ECA	<i>Emission control area</i>
ECDIS	<i>Electronic chart display and information system</i>
ESDM	Energi dan Sumber Daya Mineral
ESG	<i>Environmental, social, and governance</i>
FGD	<i>Focus group discussion</i>
FOB	<i>Free on Board</i>
FPS	<i>Floating Production System</i>
FPSO	<i>Floating Production Storage and Offloading</i>
FPU	<i>Floating Processing Unit</i>
FSO	<i>Floating Storage and Offloading</i>
FSRU	<i>Floating Storage Regasification Unit</i>
FSS Code	<i>Fire Safety System Code</i>
FSU	<i>Floating Storage Unit</i>
GMF	Global Maritime Forum
GPS	<i>Global positioning system</i>



GT	<i>Gross tonage</i>
HFO	<i>Heavy fuel oil</i>
HSC Code	<i>High Speed Craft Code</i>
IAPH	International Association of Port and Harbour
ICS	International Chamber of Shipping
IDX	Bursa Efek Indonesia
IFO	<i>Intermediate fuel oil</i>
IGC Code	<i>International Gas Carrier Code</i>
IKN	Ibu Kota Negara
IMDG Code	International Maritime Dangerous Good Code
IMO	International Maritime Organization
INSA	Indonesian National Shipowners' Association
IPO	<i>Initial Public Offering</i>
ISM Code	<i>International Safety Management Code</i>
ISO	International Organization for Standardization
ISPS Code	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
K/L	Kementerian/Lembaga
Kemenhub	Kementerian Perhubungan
Kemenkumham	Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia
KLHK	Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan
KM	Keputusan Menteri Perhubungan
KMK	Keputusan Menteri Keuangan
KNKT	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
KPLP	Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai
LNG	Liquefied natural gas
LPI	<i>Logistic performance index</i>
MARINA	Maritime Industry Authority
Marpol	<i>Marine Pollution</i>
MDO	<i>Marine diesel oil</i>
MFO	<i>Medium fuel oil</i>
MFO	<i>Marine fuel oil</i>
MMEA	Malaysia Maritime Enforcement Agency
NIM	<i>Net Interest Margin</i>
NO	nitrogen oksida
NPL	<i>Non performing loan</i>
PAH	Polisiklik Aromatik Hidrokarbon
PBB	Perserikatan Bangsa-Bangsa
PBB	Pajak bumi dan bangunan
PBBKB	Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor
PCS	<i>Port community system</i>



PDB	Produk domestik bruto
PEMSEA	Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia
Permendag	Peraturan Menteri Perdagangan
Permenhub	Peraturan Menteri Perhubungan
Perpres	Peraturan Presiden
PMD	Poros maritim dunia
PMK	Peraturan Menteri Keuangan
PNBP	Penerimaan negara bukan pajak
POLRI	Kepolisian Republik Indonesia
PP	Peraturan Pemerintah
PPh	Pajak penghasilan
PPN	Pajak Pertambahan Nilai
PPP	<i>Public private partnership</i>
PSHEM	<i>Port Safety, Health, and Environmental Management</i>
R&D	<i>Research and development</i>
Ro-Ro	<i>Roll on-roll off</i>
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RPJPN	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
RUU	Rancangan Undang Undang
SDGs	Sustainable Development Goals
SDM	Sumber daya manusia
SK	Surat Keputusan
SO	Sulfur oksida
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
SPB	Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
TKDN	Tingkat Komponen Dalam Negeri
TNI AL	Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut
Tupoksi	Tugas, pokok dan fungsi
UNPRI	The United Nations Principles for Responsible Investment
UPT	Unit Pelaksana Teknis
UU	Undang-Undang
ZEEI	Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Kata pengantar

Dengan penuh rasa syukur, kami mempersembahkan dokumen “Peta Jalan Industri Pelayaran 2024-2029: Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia” sebagai wujud tekad dan semangat untuk memperkuat posisi Indonesia di sektor pelayaran. Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, pelayaran bukan sekadar sektor ekonomi, ia adalah denyut nadi yang menyatukan bangsa ini, memungkinkan pergerakan barang dan manusia yang menghubungkan berbagai wilayah dari Sabang hingga Merauke.

Sejarah Indonesia pasca kemerdekaan mencatat bahwa kita kerap dihadapkan pada tantangan industri pelayaran. Dari waktu ke waktu, kita telah belajar dan berusaha mengoptimalkan sumber daya kemaritiman yang dimiliki. Salah satu capaian besar di industri pelayaran kita adalah diadopsinya asas *cabotage* melalui Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran, yang telah membuat daya saing pelayaran nasional meningkat tajam dan mampu mendominasi pengangkutan barang dan penumpang antarpulau di dalam negeri, yang sebelumnya dikuasai asing.

Namun demikian, sektor pelayaran belum bisa beroperasi secara efisien, karena biaya tinggi yang terus dihadapi, mulai dari bermacam-macam pajak dan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) atas berbagai jasa serta penegakan hukum di laut yang kurang tepat. Biaya tinggi ini membebani industri pelayaran nasional.

Selain daripada itu biaya investasi pengadaan/peremajaan kapal yang tinggi membuat pelayaran nasional tidak mampu bersaing di tingkat global. Sampai saat ini, pengangkutan barang ekspor dan impor Indonesia masih dikuasai oleh armada berbendera asing, sehingga Indonesia selalu membukukan defisit neraca jasa, yang menjadi tantangan bagi Indonesia dalam mencapai kemandirian sektor pelayaran. Ini adalah momentum bagi kita semua, untuk bersama-sama menyusun langkah yang terencana, terukur, dan berkelanjutan dalam memberdayakan industri pelayaran nasional.

Peta jalan ini dirancang dan disusun untuk mencari solusi yang konkret bagi berbagai permasalahan yang ada, mulai dari hambatan kebijakan hingga inefisiensi lingkungan bisnis. Kami menyadari bahwa untuk dapat bersaing di tingkat global, industri pelayaran Indonesia perlu berbenah diri di dalam negeri untuk lebih berdaya dan lebih kuat. Oleh karena itu, dalam peta jalan ini, kami mengusulkan serangkaian strategi yang tidak hanya memanfaatkan potensi besar yang dimiliki oleh negara ini, tetapi juga belajar dari praktik terbaik yang telah diterapkan oleh negara-negara maju. Tidak hanya itu, dokumen ini juga menggarisbawahi pentingnya optimalisasi regulasi seperti asas *cabotage* dan *beyond cabotage*, yang jika diterapkan dengan baik, akan memberikan dampak besar bagi peningkatan kapasitas industri pelayaran kita.

Namun, penguatan regulasi dan infrastruktur saja tidak cukup. Pembangunan sektor pelayaran Indonesia juga memerlukan iklim investasi yang mendukung dan kolaborasi erat antara pemerintah, pelaku industri, dan pemangku kepentingan lainnya. Kita perlu menciptakan lingkungan yang memungkinkan para pelaku usaha dapat tumbuh dan berkembang dengan dukungan kebijakan fiskal yang tepat, akses pembiayaan yang lebih mudah, dan penyederhanaan prosedur yang selama ini menjadi hambatan bagi banyak pihak. Peta jalan ini menegaskan komitmen kita untuk mewujudkan industri pelayaran yang berkelanjutan, serta memberikan kontribusi signifikan bagi perekonomian nasional.

Kami ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan dokumen ini. Semoga peta jalan ini menjadi langkah awal yang baik dalam memperkuat peran pelayaran nasional sebagai penggerak ekonomi, serta menjadi inspirasi bagi kita semua untuk terus berinovasi, berkolaborasi, dan membangun masa depan yang lebih baik.

Hormat Kami

Carmelita Hartoto

Ketua Umum DPP INSA

Ringkasan eksekutif

Letak geografis Indonesia di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik memberikan Indonesia potensi untuk menjadi poros maritim dunia melalui pemberdayaan industri pelayaran nasional. Indonesia memiliki jalur pelayaran internasional strategis yang menghubungkan dua samudera ini seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Sehingga laut Indonesia memiliki potensi yang besar untuk mendukung perdagangan internasional, di mana 90 persen perdagangan internasional diangkut melalui jalur laut dan 40 persen dari perdagangan dunia tersebut melalui perairan Indonesia.¹ Namun sayangnya, potensi ini belum dapat dimanfaatkan secara maksimal. Pelabuhan-pelabuhan Indonesia belum menjadi titik transit armada pelayaran dunia. Dan armada pelayaran nasional belum mampu bersaing dengan armada pelayaran negara lain, bahkan untuk mengangkut barang-barang ekspor dan impor Indonesia sendiri. Akibatnya neraca jasa Indonesia masih terus defisit, terutama diakibatkan oleh defisit jasa transportasi.

Peta Jalan Industri Pelayaran Indonesia 2024 – 2029 ini disusun dengan semangat untuk memberdayakan pelayaran nasional sehingga meningkatkan kualitas pelayaran dalam negeri dan menaikkan peran pelayaran nasional di percaturan internasional, terutama dalam perdagangan internasional Indonesia. Di bagian awal, peta jalan ini memberikan gambaran umum tentang industri pelayaran Indonesia dan juga memperlihatkan perkembangan, tantangan, dan peluang yang ada pada sektor tersebut. Selain itu, peta jalan ini juga memaparkan berbagai analisis terhadap isu-isu penting yang membuat biaya tinggi di industri pelayaran nasional, seperti hambatan kebijakan dan inefisiensi lingkungan bisnis yang dihadapi oleh industri pelayaran nasional, beserta strategi-strategi yang dapat ditempuh untuk mengatasi isu-isu penting tersebut.

Industri pelayaran dan logistik Indonesia

Sebagai negara kepulauan, pelayaran menjadi tulang punggung logistik dalam distribusi barang dan jasa untuk menopang perekonomian Indonesia. Kontribusi sektor pelayaran terhadap perekonomian Indonesia sangat besar, mulai dari kelancaran logistik hingga penyerapan tenaga kerja. Menurut pemerintah, biaya logistik Indonesia telah turun ke level 14,1 persen terhadap produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2022, seolah-olah turun dari 23 persen pada 2019. Tetapi sebenarnya, angka tersebut belum memasukkan biaya logistik ekspor-impor yang pada tahun yang sama yang mencapai 8,98 persen dari harga barang yang diekspor dan diimpor. Sektor pelayaran menyumbang 25,5 persen terhadap total biaya logistik domestik atau 3,6 persen dari PDB, atau terbesar kedua setelah angkutan darat. Pelayaran nasional belum mampu menyumbang terhadap penurunan biaya logistik nasional karena berbagai faktor, terutama karena biaya-biaya tinggi yang harus ditanggung oleh industri pelayaran nasional.

Asas Cabotage

Sebelum diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan angkutan laut antarpulau atau antarpelabuhan di Indonesia banyak dilakukan oleh kapal berbendera asing. Untuk meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional, Indonesia menerapkan asas *cabotage* melalui UU No. 17 Tahun 2008. Kebijakan ini telah memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan dan pengembangan perusahaan pelayaran dalam negeri. Saat ini perusahaan pelayaran nasional telah menguasai pengangkutan barang dan orang di dalam negeri. Namun demikian, karena biaya-biaya tinggi di industri pelayaran nasional, perusahaan pelayaran nasional belum mampu meningkatkan kualitas layanan. Salah satunya adalah karena biaya peremajaan kapal yang tinggi. Potensi industri pelayaran nasional sangat besar, namun masih terkendala oleh usia kapal yang tua dan jumlah kapal yang terbatas. Kebijakan *cabotage* telah menjadi langkah awal yang baik, namun untuk mencapai potensi maksimal, perlu dilakukan perbaikan signifikan pada kualitas layanan, peremajaan armada, dan peningkatan keamanan laut.

¹ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

Meskipun asas *cabotage* mendorong pertumbuhan perusahaan pelayaran dalam negeri, perusahaan pelayaran nasional masih belum mampu menguasai pasar perdagangan internasional. Walaupun penggunaan kapal asing dalam kegiatan ekspor-impor Indonesia masih dominan. Sebagai upaya mengurangi dominasi kapal asing dalam perdagangan internasional Indonesia, kebijakan *beyond cabotage* diluncurkan. *Beyond cabotage* merupakan prinsip dalam penggunaan kapal Indonesia untuk kegiatan ekspor dan impor. Kebijakan ini membuka peluang dan mendorong perusahaan pelayaran nasional untuk beroperasi di perairan internasional.

Keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia

Hingga saat ini, lembaga otoritas keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia masih terpisah-pisah dan belum berada di bawah satu lembaga. Di antara berbagai Kementerian dan lembaga yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia, terdapat 6 (enam) kementerian/lembaga utama yang memiliki armada/kapal patroli sebagai alat utama dalam melaksanakan penegakan hukum di laut, yaitu TNI AL, POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan/Dirjen Hubla (KPLP), Kementerian Kelautan dan Perikanan/Dirjen PSDKP, Kementerian Keuangan/Dirjen Bea Cukai, dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA). Masing-masing lembaga menjalankan operasi patroli secara mandiri berdasarkan tugas dan kewenangannya masing-masing. Keenam lembaga tersebut adalah lembaga yang memiliki kapal, namun terdapat 9 (sembilan) lembaga yang berwenang di perairan.

Banyaknya lembaga yang punya kewenangan di laut menyebabkan biaya tinggi bagi perusahaan pelayaran nasional. Maka dari itu, diperlukan sebuah kesatuan lembaga di bawah Presiden Republik Indonesia yang bersifat *single agency multi-task* yang secara khusus bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan agar tidak terjadinya tumpang tindih terhadap penugasan *sea and coast guard*.

Biaya tinggi industri pelayaran

Biaya tinggi yang disebabkan oleh penegakan hukum di laut yang kurang tepat oleh berbagai lembaga otoritas di laut membebani industri pelayaran nasional. Tetapi ini hanyalah satu dari beberapa faktor yang menyebabkan biaya tinggi industri pelayaran nasional. Saat ini, biaya bongkar muat dan BBM menyumbang porsi terbesar dalam biaya operasional kapal, terutama BBM yang bisa mencapai 30 – 60 persen. Pembebasan PPN untuk kedua komponen ini akan sangat mengurangi beban operasional perusahaan pelayaran. Belum lagi pajak-pajak lain, termasuk pajak-pajak terkait peremajaan kapal yang membebani perusahaan pelayaran. Selanjutnya pungutan resmi dalam bentuk Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), yang membebani industri pelayaran nasional dari tahun ke tahun dengan jumlah dan besaran yang terus meningkat. Saat ini, ada 65 jenis PNBP jasa transportasi laut yang harus ditanggung perusahaan pelayaran.

Biaya-biaya tinggi ini telah membuat industri pelayaran kurang menarik buat perbankan dan lembaga keuangan lain untuk memberikan dukungan pembiayaan. Sektor pelayaran dianggap memiliki risiko yang lebih besar dari industri lain, sehingga perbankan memberikan bunga pinjaman yang lebih tinggi. Perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang padat modal. Sementara industri pelayaran membutuhkan dukungan pembiayaan yang baik untuk terus berkembang, memperbaiki kualitas layanan di dalam negeri dan meningkatkan peran di perdagangan internasional. UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mewajibkan pemerintah untuk memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan untuk mendukung pengembangan armada kapal. Pelaksanaan UU ini yang ditunggu-tunggu oleh industri pelayaran nasional.

Pemberdayaan keberlanjutan

Tingginya aktivitas pelayaran di Indonesia juga memakan bahan bakar minyak (BBM) yang tinggi. Saat ini BBM yang umumnya digunakan dalam pelayaran adalah tipe BBM *heavy fuel oil* (HFO), *medium fuel oil* (MFO), dan *intermediate fuel oil* (IFO). Dari ketiga tipe BBM ini, HFO menghasilkan emisi yang paling tinggi termasuk sulfur

oksida (SO_x) dan partikel lainnya, yang dapat berdampak negatif pada lingkungan. Selanjutnya diikuti oleh MFO dan IFO yang sedikit lebih rendah. Saat ini, transisi ke bahan bakar terbarukan atau bahan bakar rendah emisi adalah langkah yang penting bagi industri pelayaran Indonesia. Meskipun investasi awal untuk teknologi juga infrastruktur dinilai tinggi, penggunaan bahan bakar ini memberikan sejumlah keuntungan. Selain dampak terhadap emisi gas rumah kaca dan lingkungan, transisi ke bahan bakar rendah emisi juga dapat meningkatkan pembakaran yang efisien. Salah satunya adalah penggunaan bahan bakar *liquefied natural gas* (LNG). Penggunaan LNG sebagai bahan bakar utama kapal menawarkan berbagai manfaat seperti menurunkan biaya operasional perkapalan untuk jangka panjang.

Maka dari itu, untuk jangka panjang diperlukan kebijakan agar dapat mendorong adopsi bahan bakar pada sektor pelayaran. Pemerintah terus berupaya memperluas persediaan LNG sebagai bahan bakar kapal yang lebih ramah lingkungan dan hemat biaya. Melalui berbagai kebijakan dan insentif, diharapkan dapat mempercepat transisi energi dalam industri pelayaran nasional serta mendukung pencapaian target *Sustainable Development Goals* (SDGs) pada tahun 2030.

Peta jalan

Secara garis besar, strategi dalam peta jalan ini berusaha untuk memperkuat struktur industri pelayaran yang sudah dihadirkan melalui UU Nomor 17 Tahun 2008. Akan tetapi, peta jalan ini juga mempertimbangkan isi dari rancangan undang-undang pelayaran (RUU Pelayaran) yang pada saat penulisan dokumen ini sedang didiskusikan di DPR. RUU Pelayaran menunjukkan niat baik untuk pemberdayaan industri pelayaran nasional dan beberapa poin-poin kunci dalam RUU tersebut diintegrasikan ke dalam dokumen ini. Maka strategi dalam peta jalan ini adalah sebagai berikut:

Strategi 1: Penguatan tata kelola dan kepastian hukum

Strategi dalam bagian ini berfokus pada penguatan tata kelola dan kepastian hukum untuk menciptakan penegakan hukum di laut yang lebih terintegrasi. Perlu adanya penguatan fondasi melalui integrasi regulasi terkait *Sea and Coast Guard* Indonesia, seperti sinkronisasi dan harmonisasi antara Rancangan Undang Undang Kelautan (RUU Kelautan) dengan Rancangan Undang Undang (RUU Pelayaran) agar tanggung jawab *sea and coast guard* tidak lagi tumpang tindih. Selain itu, diperlukan juga pembentukan *sea and coast guard* sebagai *single agency multi-task* agar dapat beroperasi lebih efisien dan efektif dalam melakukan berbagai fungsi keamanan dan keselamatan laut. Lembaga tersebut perlu dibentuk menjadi lembaga sipil yang berada langsung di bawah Presiden sehingga dapat mengambil keputusan dalam situasi darurat yang lebih efisien. Lembaga ini juga diharapkan punya wewenang untuk mengkoordinasi berbagai lembaga penegak hukum di laut, sehingga tercipta kepastian hukum di laut.

Strategi 2: Penguatan pengembangan usaha industri pelayaran nasional

Strategi penguatan pengembangan usaha industri pelayaran nasional dalam peta jalan ini dimulai dengan penguatan fondasi. Salah satu langkah paling efektif yang dapat diambil oleh pemerintah untuk menurunkan biaya operasional badan usaha adalah melalui kebijakan peringanan pajak. Hal ini akan memberikan ruang bagi perusahaan pelayaran nasional untuk meningkatkan daya saing mereka. Selanjutnya, penyesuaian target PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) untuk angkutan laut diperlukan dengan menahan peningkatan target secara agresif. Dengan demikian, biaya logistik nasional dapat ditekan. Selain itu, perlu ada upaya bersama antara pemerintah dan OJK untuk mendorong efisiensi perbankan, termasuk melalui transparansi suku bunga, guna mengurangi beban biaya operasional perusahaan pelayaran nasional. Selanjutnya, untuk mempermudah akses pembiayaan, pemerintah dapat menerbitkan peraturan presiden untuk memberikan mandat kepada salah satu bank BUMN untuk menyediakan program khusus pembiayaan khusus bagi industri angkutan laut di luar skema konvensional yang memiliki suku bunga rendah dan tenor yang panjang.

Strategi 3: Akselerasi pengembangan fasilitas pendukung industri pelayaran

Dalam strategi ini, perlu ada upaya untuk meningkatkan konektivitas pelayaran demi mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Salah satu pendekatan efektif adalah menerapkan sistem *hub-and-spoke* di kawasan timur, yang diiringi dengan investasi besar dalam pengembangan dan optimalisasi infrastruktur pelabuhan. Dengan mengembangkan dan mengoptimalkan infrastruktur pelabuhan secara strategis, Indonesia dapat secara signifikan meningkatkan konektivitas dan efisiensi logistik, khususnya di wilayah Indonesia timur. Hal ini pada akhirnya akan berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi yang lebih merata dan pembangunan yang berkelanjutan.

Strategi 4: Penguatan *beyond cabotage*

Terbatasnya akses pelayaran nasional ke pasar internasional diperparah oleh peraturan-peraturan yang kurang mendukung. Pemerintah sudah benar dalam mewajibkan pengangkutan ekspor batu bara dan minyak kelapa sawit hanya kepada perusahaan pelayaran nasional. Tetapi peraturan lain malah menurunkan kapasitas angkut kapal untuk perusahaan nasional, sehingga menurunkan pangsa pasar perusahaan pelayaran nasional untuk mengangkut komoditas-komoditas penting ini. Ke depan, pemerintah harus menaikkan secara bertahap persyaratan kapasitas angkut kapal ini sehingga memberikan kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional untuk meningkatkan porsi mereka di perdagangan internasional Indonesia. Dukungan pemerintah juga perlu diberikan dalam bentuk dukungan fiskal dan pembiayaan, sehingga lebih banyak perusahaan pelayaran nasional yang bisa *ocean going*, sehingga memperkuat posisi *beyond cabotage* Indonesia.

Strategi 5: Pengembangan transisi energi berkelanjutan

Untuk mencapai target penurunan emisi dan memenuhi standar lingkungan internasional, Indonesia perlu segera melakukan transisi dari HFO ke bahan bakar rendah sulfur seperti LSFO. Namun, keterbatasan pasokan LSFO menjadi tantangan tersendiri. Oleh karena itu, diperlukan kerja sama yang kuat antara pemerintah, industri pelayaran, dan produsen bahan bakar untuk meningkatkan produksi dan ketersediaan LSFO di dalam negeri. Dengan memprioritaskan alokasi LSFO untuk industri pelayaran nasional, kita dapat memastikan kelangsungan operasional kapal-kapal nasional dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Selain itu, pemerintah perlu mendorong penggunaan bahan bakar yang ramah lingkungan seperti biofuel dengan memberikan subsidi. Dalam jangka panjang, pemerintah juga perlu meningkatkan ketersediaan seperti gas alam cair (LNG) untuk mendorong penurunan emisi karbon sebagai solusi jangka panjang. Sektor maritim, sebagai salah satu sektor utama yang berkontribusi signifikan terhadap emisi karbon, perlu mengadopsi teknologi hijau untuk mengurangi dampak lingkungan.



1.

INDUSTRI PELAYARAN & LOGISTIK NASIONAL



Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sejumlah pulau besar dan kecil yang membentang di antara lebih dari 17.499 pulau. Dengan begitu luasnya wilayah perairan Indonesia yang terdiri dari gugusan pulau-pulau, industri pelayaran memegang peran yang sangat vital dalam sistem logistik nasional serta berfungsi sebagai tulang punggung distribusi barang dan jasa dalam mendukung perekonomian nasional. Industri pelayaran berperan besar terhadap kelancaran logistik nasional dan pertumbuhan ekonomi Indonesia, terutama terkait penyerapan tenaga kerja.

Menurut pemerintah, biaya logistik Indonesia telah turun ke level 14,1 persen terhadap produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2022, seolah olah turun dari 23 persen pada 2019.² Tetapi sebenarnya, angka tersebut belum memasukkan biaya logistik ekspor-impor yang pada tahun yang sama mencapai 8,98 persen dari harga barang yang diekspor dan diimpor. Sektor pelayaran menyumbang 25,5 persen terhadap total biaya logistik domestik atau 3,6 persen dari PDB, atau terbesar kedua setelah angkutan darat. Sektor pelayaran nasional belum mampu menyumbang terhadap penurunan biaya logistik nasional karena berbagai faktor, terutama karena biaya-biaya tinggi yang harus ditanggung oleh industri pelayaran nasional.

1.1. Cakupan industri pelayaran nasional

Industri angkutan laut menunjukkan kinerja yang lebih baik dibandingkan kinerja ekonomi secara keseluruhan dengan pertumbuhan rata-rata 5,9 persen selama 2011-2023, melebihi rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 4,6 persen. Berdasarkan data Indonesian National Shipowners' Association (INSA) tahun 2024, terdapat 5.042 perusahaan pelayaran di Indonesia, yang mendukung konektivitas dan kelancaran logistik nasional.

Secara menyeluruh, menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, industri pelayaran terdiri dari tiga kategori:

- a. Angkutan laut, yang meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.
- b. Angkutan sungai dan danau
- c. Angkutan penyeberangan

Sementara itu, jenis jasa pelayaran di Indonesia berdasarkan jenis kapal serta cakupan operasionalnya terdiri dari:

- a. Angkutan barang: Angkutan *general cargo* , kapal kontainer dan angkutan curah
- b. Angkutan penumpang: Kapal Ro-Ro
- c. Angkutan cair dan gas: Kapal tanker
- d. Angkutan khusus: Angkutan kapal khusus, angkutan lepas pantai, angkutan *Tug & Barge*
- e. Industri perikanan: Angkutan perikanan
- f. Jasa-jasa terkait kegiatan angkutan air:
 - a. Bongkar muat barang: layanan ini meliputi proses pemindahan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya, yang mencakup penanganan fisik barang, termasuk penanganan barang

² Bappenas, Pemaparan Menteri Bappenas - Era Baru Biaya Logistik Untuk Indonesia Emas 2045, 2023

- dengan alat khusus. Selain itu, layanan ini juga mencakup pengelolaan dokumen barang angkut, serta pengawasan kargo selama proses berlangsung.
- b. Jasa pengurusan transportasi: layanan yang mengatur koordinasi transportasi barang dari titik asal hingga tujuan, mencakup pengelolaan koordinasi dan integrasi transportasi antarmoda.
 - c. Angkutan perairan pelabuhan: jasa yang menyediakan transportasi barang atau penumpang dalam wilayah pelabuhan, seperti pengangkutan antar dermaga atau transfer kargo antara pelabuhan dan kapal.
 - d. Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut: layanan penyediaan peralatan yang digunakan dalam kegiatan pelayaran atau bongkar muat di pelabuhan. Beberapa contoh termasuk penyewaan alat *crane*, dan *forklift*.
 - e. *Tally* mandiri: jasa pencatatan jumlah dan kondisi barang yang masuk atau keluar dari kapal secara mandiri oleh pihak yang berwenang, untuk memastikan akurasi data kargo.
 - f. Depo peti kemas: layanan penyimpanan dan pengelolaan peti kemas, termasuk perawatan, perbaikan, dan pemeliharaan peti kemas yang *kissing* atau sedang menunggu pengiriman.
 - g. Pengelolaan kapal (*ship management*): jasa yang mencakup pengelolaan operasional kapal, seperti pemeliharaan, penyediaan awak kapal, serta memastikan kapal beroperasi sesuai dengan regulasi maritim.
 - h. Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*): jasa perantara yang menghubungkan pihak yang ingin membeli, menjual, atau menyewa kapal, serta membantu dalam negosiasi dan pengurusan kontrak.
 - i. Keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*)
 - j. Keagenan kapal: layanan yang mengelola rekrutmen dan penempatan awak kapal, memastikan kualifikasi dan kepatuhan awak kapal terhadap standar internasional.
 - k. Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*)
 - g. Layanan pendukung maritim lain:
 - a. Asuransi perkapalan (*shipping insurance*)
 - b. Keuangan perkapalan (*shipping finance*), pialang perkapalan (*shipping broker*)
 - c. Jasa klasifikasi perkapalan (*shipping classification services*)
 - d. Manajemen perkapalan (*shipping management*)
 - e. Bunker kapal (*ship bunkering*)
 - f. Penyedia teknologi informatika maritim (*maritime IT*)
 - g. Litbang maritim (*maritime R&D*)
 - h. Pendidikan maritim (*maritime education*)
 - i. Peralatan kapal (*ship equipment*)
 - j. Desain kapal (*ship design*)
 - k. Galangan kapal (*ship yards*)

1.2. Peran industri pelayaran dalam perdagangan

Pengangkutan barang di dalam negeri terbagi menjadi tiga jenis transportasi: angkutan udara, laut, dan darat. Angkutan udara cenderung digunakan untuk mengangkut barang konsumsi yang memiliki berat ringan per satuan, seperti makanan, minuman, atau pakaian. Sementara angkutan laut mendominasi pengangkutan barang berat, mulai dari muatan mineral strategis hingga bahan bangunan dan peralatan berat. Angkutan darat dapat mengangkut semua jenis barang. Ketika membahas pengangkutan barang ekspor-impor, pengangkutan laut mendominasi pangsa pasar terbesar. Menurut



data Badan Pusat Statistik (BPS), armada pengangkutan laut mendominasi pengangkutan barang-barang ekspor Indonesia sebesar 95,54 persen pada tahun 2022, atau US\$278,87 milyar dari total nilai ekspor Indonesia tahun 2022.³ Armada laut Indonesia dapat menjadi pendorong ekspor dengan dukungan penerapan kebijakan *beyond cabotage*, di mana aktivitas ekspor komoditas strategis seperti batu bara, nikel, dan minyak kelapa sawit diwajibkan menggunakan kapal berbendera Indonesia.

Tabel 1. Ekspor menurut moda transportasi di tahun 2022

Jenis transportasi	Volume (ribuan ton)	Pertumbuhan volume (%YoY)	Nilai (juta US\$)	Pertumbuhan volume (%YoY)
Udara	150,3	-47,72	9.908,0	4,49
Laut	641.631,6	4,28	278.869,4	27,20
Darat	96,7	76,27	61,7	122,26
Pipa	4.794,4	-20,26	3.043,7	7,12
Pos	0,9	9,93	21,5	50,98

Sumber: Statistik Transportasi Badan Pusat Statistik (2023)

Tabel 1 menunjukkan bahwa angkutan laut merupakan moda transportasi utama untuk memenuhi kebutuhan ekspor Indonesia. Moda transportasi laut mendominasi pengangkutan barang ekspor Indonesia sebesar 646.673 ribu ton atau 95,54 dari total barang ekspor tahun 2022. Dominasi angkutan laut dalam mendukung perdagangan internasional ini menekankan pentingnya pemberdayaan industri angkutan laut.

Di lain sisi, ada sedikit kesenjangan antara proporsi ekspor dan impor angkutan laut. Besaran impor Indonesia memang jauh lebih kecil daripada ekspor, sekitar US\$237.447,1 juta di tahun 2022. Tetapi proporsi impor dengan angkutan laut di tahun yang sama sebesar 90,88 persen, lebih kecil dibandingkan proporsi ekspor. Kesenjangan ini timbul sebagian karena implementasi kebijakan *beyond cabotage* yang belum sepenuhnya efektif. Secara regulasi, kegiatan impor Indonesia diwajibkan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Namun, dalam praktiknya, importir Indonesia sering kali tidak memiliki kekuatan tawar (*bargaining power*) yang memadai untuk menuntut penggunaan kapal berbendera Indonesia.

Pola ini juga tercermin di pasar global. Secara umum, lalu lintas angkutan barang internasional dilakukan melalui transportasi laut. Sekitar 90 persen barang perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut, mencakup berbagai komoditas dari barang konsumsi seperti minyak goreng, biji-bijian, dan peralatan elektronik sampai peralatan manufaktur berat. Total volume angkutan barang secara global melalui transportasi laut mencapai 1,95 miliar metrik ton di 2021. Industri angkutan laut global juga memiliki pertumbuhan yang konstan dan stabil, dengan estimasi rata-rata pertumbuhan total volume kargo global sebesar 11 juta metrik ton per tahun dari 1980 sampai 2022.⁴ Bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan, pasar angkutan laut internasional merupakan pintu untuk menembus pasar global.

Sejauh ini, Indonesia mengambil sebagian kecil dari pangsa angkutan laut global. Berdasarkan jumlah kapal, UN Trade and Development (UNCTAD) memperkirakan bahwa 1,02 persen dari armada pelayaran global berukuran lebih dari 1.000 GT berbendera Indonesia pada tahun 2022. Angka ini sedikit menurun dibandingkan tahun 2021, di mana sekitar 1,08 persen dari armada pelayaran global berukuran di atas 1.000 GT berbendera Indonesia.⁵ Pangsa ini jauh lebih rendah dibandingkan dengan

³ Badan Pusat Statistik, “Ekspor Menurut Moda Transportasi Tahun 2021-2022.”

⁴ Statista.Com “Container Shipping” Januari 10, 2024 <https://tinyurl.com/37tj6k>

⁵ UNCTAD “Share Of The World Merchant Fleet Value By Flag Of Registration, Annual” 2024 <https://tinyurl.com/285y3eve>

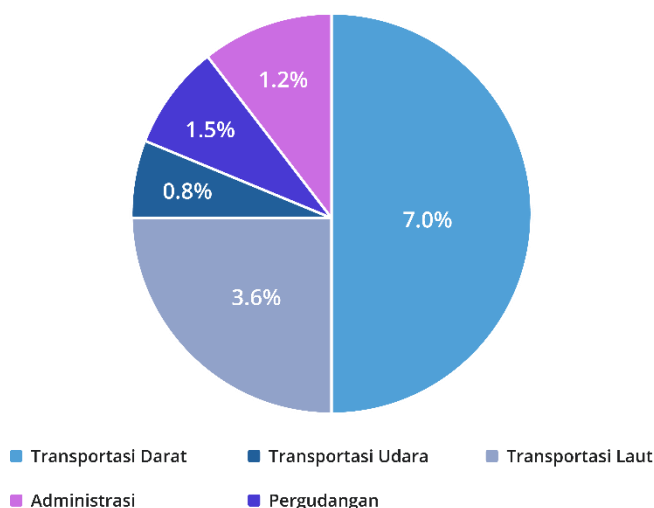
armada angkutan laut terkemuka negara lain. Sebagai contoh, pada tahun 2022, China menguasai sekitar 13,54 persen dari armada pelayaran global berukuran di atas 1.000 GT, sementara kapal berbendera Singapura menguasai 6,84 persen dari armada yang sama pada tahun tersebut.

Kemajuan Singapura di pasar pelayaran global didukung oleh lokasinya yang strategis di Selat Malaka, yang merupakan persimpangan antara Samudra Hindia dan Pasifik, serta dukungan pemerintah yang begitu kuat terhadap industri pelayaran negara tersebut. Namun, lokasi strategis ini juga berada di dekat perbatasan wilayah Indonesia. Secara teori, hal ini menunjukkan bahwa Indonesia seharusnya memiliki potensi industri maritim yang setara atau setidaknya mendekati Singapura. Yang kurang dari Indonesia adalah dukungan pemerintah yang kuat terhadap pelayaran nasional untuk *ocean going*.

1.3. Kontribusi industri pelayaran terhadap biaya logistik nasional

Berdasarkan evaluasi kinerja paruh waktu pelaksanaan RPJMN 2020-2024 oleh Bappenas terkait penurunan biaya logistik terhadap produk domestik bruto (PDB) menunjukkan perbaikan karena pada tahun 2019 (*baseline*), biaya logistik terhadap PDB sebesar 23 persen. Dalam RPJMN tersebut, biaya logistik terhadap PDB ditargetkan untuk diturunkan menjadi 20 persen pada tahun 2024. Data pemerintah di tahun 2022 menunjukkan bahwa biaya logistik pada tingkat domestik mencapai 14,1 persen dari PDB, seolah-olah melebihi target yang direncanakan.⁶ Tetapi sebenarnya, angka tersebut belum memasukkan biaya logistik ekspor yang pada tahun yang sama mencapai 8,98 persen dari harga barang yang diekspor.⁷ Dari perhitungan biaya logistik domestik yang dilakukan oleh Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, dan Badan Pusat Statistik (BPS) terdapat tiga komponen utama yang diperhitungkan yaitu, biaya transportasi, biaya pergudangan dan penyimpanan persediaan, dan biaya administrasi. Perincian komponen dalam biaya logistik domestik adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Komponen biaya logistik domestik Indonesia tahun 2022



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (2023)

⁶ Bappenas, Pemaparan Menteri Bappenas - Era Baru Biaya Logistik Untuk Indonesia Emas 2045, 2023

⁷ Kementerian PPN/BAPPENAS, "Era Baru Biaya Logistik Untuk Indonesia Emas 2045", September 14 2023.



Dari 14,1 persen, komponen biaya logistik, transportasi darat memiliki kontribusi terbesar sebesar hampir 50 persen dari total biaya logistik domestik atau sebesar 7 persen dari PDB, diikuti oleh transportasi laut sebesar 25,5 persen dari biaya logistik domestik atau 3,6 persen dari PDB, transportasi udara sebesar 5,7 persen dari biaya logistik domestik atau 0,8 persen dari PDB, pergudangan sebesar 10,6 persen dari biaya logistik domestik atau 1,5 persen dari PDB, dan administrasi sebesar 8,5 persen dari biaya logistik domestik atau 1,2 persen dari PDB.⁸

Namun, berdasarkan *Logistics Performance Indeks* (LPI) Bank Dunia, kinerja logistik Indonesia mengalami penurunan cukup signifikan. Pada tahun 2018, Indonesia menduduki peringkat 46 dari 160 dengan skor LPI 3,15 dari 5,00. Lalu, pada tahun 2023 peringkat Indonesia turun menjadi 61 dari 138 dengan skor LPI 3,00. Perincian komponen peringkat dan skor LPI Bank Dunia adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Peringkat Indonesia dalam <i>Logistics Performance Index</i> (LPI) tahun 2018 dan 2023							
Tahun	Peringkat LPI	Peringkat bea cukai	Peringkat infrastruktur	Peringkat pengiriman internasional	Peringkat kompetensi logistik	Peringkat <i>tracking</i> dan <i>tracing</i>	Peringkat ketepatan waktu
2018	46	62	54	42	44	39	41
2023	61	59	59	57	65	65	59

Sumber: LPI Internasional Bank Dunia

Tabel 4. Skor Indonesia dalam <i>Logistics Performance Index</i> (LPI) tahun 2018 dan 2023							
Tahun	Skor LPI	Skor bea cukai	Skor infrastruktur	Skor pengiriman internasional	Skor kompetensi logistik	Skor <i>tracking</i> dan <i>tracing</i>	Skor ketepatan waktu
2018	3,15	2,67	2,89	3,23	3,1	3,3	3,67
2023	3,00	2,8	2,9	3,00	2,9	3,00	3,3

Sumber: LPI Internasional Bank Dunia

Berdasarkan peringkat, Indonesia telah turun 15 posisi pada peringkat LPI. Jika dilihat lebih rinci, terdapat beberapa perubahan pada indikator-indikator utama dalam LPI. Peringkat bea cukai Indonesia sedikit membaik dari peringkat 62 pada tahun 2018 menjadi 59 pada tahun 2023. Namun di bidang infrastruktur, peringkat Indonesia turun dari peringkat 54 menjadi peringkat 59. Peringkat pengiriman internasional juga mengalami penurunan dari posisi 42 menjadi 47. Namun, penurunan yang paling signifikan terlihat pada peringkat kompetensi logistik, yang turun dari peringkat 44 menjadi 65, serta pada kategori *tracking* dan *tracing* yang turun dari peringkat 39 menjadi 65.

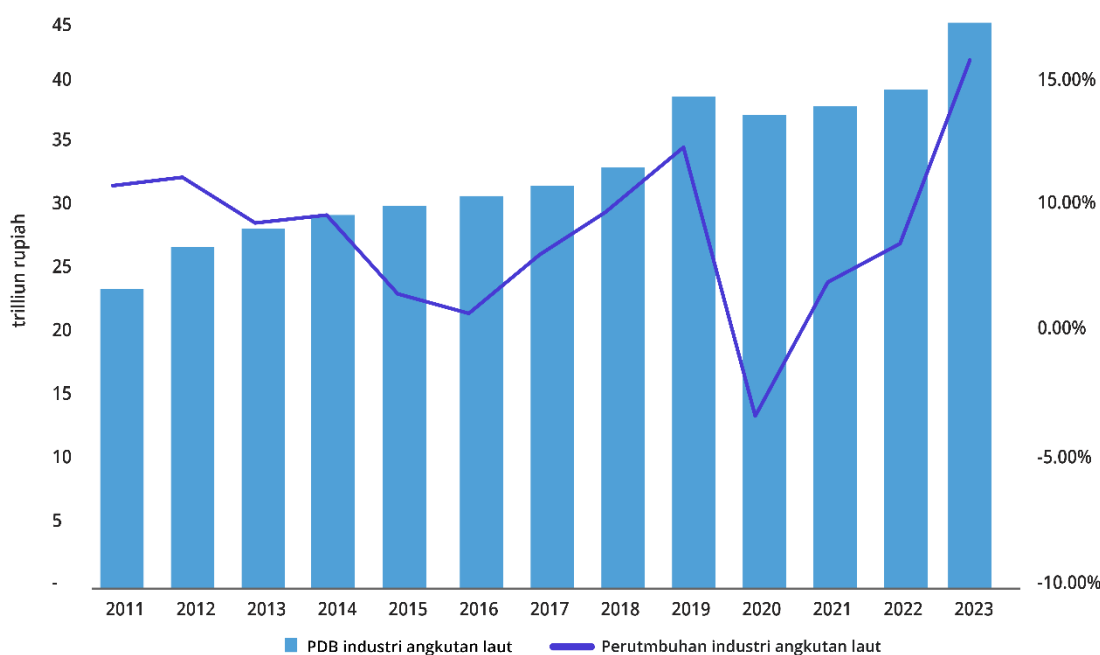
Dari segi skor, LPI Indonesia mengalami sedikit penurunan dari 3,15 pada tahun 2018 menjadi 3,00 pada tahun 2023. Meskipun skor bea cukai naik dari 2,67 ,menjadi 2,8. Skor infrastruktur tetap relatif stabil, hanya mengalami kenaikan sedikit dari 2,89 pada tahun 2018 menjadi 2,9 pada tahun 2023. Namun terdapat penurunan dalam beberapa komponen lainnya. Skor pengiriman internasional menurun dari 3,23 pada tahun 2018 menjadi 3,00 pada tahun 2023, serta skor kompetensi logistik turun dari 3,1 menjadi 2,9. Penurunan yang cukup signifikan juga terjadi pada skor *tracking* dan *tracing*, dari 3,3 menjadi 3,0, dan skor ketepatan waktu turun dari 3,67 menjadi 3,3.

⁸ Labirin, “Shipping & Logistics Forum 2024: Taktis Pangkas Ongkos Logistik”, Mei 2 2024. <https://tinyurl.com/Mrx33u2r>

Berdasarkan kinerja *logistic performance index* (LPI), Indonesia berada pada peringkat 61 dari 138 negara dengan skor 3,00 poin. Angka ini lebih rendah apabila dibandingkan dengan beberapa negara ASEAN lainnya seperti Singapura, Thailand, dan Malaysia.⁹ Salah satu faktor kunci dari logistik yaitu pengiriman internasional mengalami tren penurunan yang menunjukkan bahwa kinerja logistik Indonesia masih memerlukan perbaikan. Sehubungan dengan kinerja logistik, industri pelayaran memiliki peran kunci dalam menentukan tinggi rendahnya biaya logistik nasional melalui berbagai mekanisme seperti efisiensi biaya transportasi, kualitas infrastruktur pelabuhan, dan kebijakan pemerintah. Efisiensi biaya transportasi sangat berpengaruh terhadap biaya logistik secara keseluruhan karena dipengaruhi oleh jarak serta rute. Semakin panjang dan padat rute yang ditempuh maka biaya logistik akan meningkatkan. Kemudian kualitas pelabuhan yang didukung dengan fasilitas dan kapasitas yang memadai dapat menangani volume barang yang lebih besar dengan lebih efisien, mengurangi waktu tunggu dan biaya. Dan yang paling penting kebijakan pemerintah sangat mempengaruhi biaya logistik melalui regulasi, investasi, dan dukungan terhadap sektor logistik.

Penurunan biaya logistik ini disebabkan oleh peningkatan kapasitas angkut kapal.¹⁰ Industri pelayaran berperan dalam mengurangi biaya transportasi, terutama untuk pengiriman barang dalam jumlah besar dan jarak jauh. Transportasi laut dinilai lebih ekonomis dibandingkan dengan moda transportasi lainnya karena mampu membawa muatan lebih banyak.¹¹

Tabel 5. Produk domestik bruto (PDB) atas dasar harga konstan 2010 transportasi laut Indonesia 2011-2023 (dalam triliun rupiah)



Sumber: Badan Pusat Statistik (2024)

Dari tabel 5 dapat dilihat bahwa terdapat peningkatan PDB dari transportasi laut di Indonesia pada rentang tahun 2011 hingga 2023. Industri angkutan laut konsisten tumbuh dengan pengecualian pada tahun 2020 akibat pandemi COVID-19. Angka pertumbuhan dari industri juga terus meningkat, dengan

⁹ Safuan, S. "Kontribusi Pelabuhan Indonesia Dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional," 2023

¹⁰ Febriansyah, A., & Sahara, S. "Analisis Pengaruh Program Tol Laut Terhadap Efisiensi Logistik Di Indonesia" 2023

¹¹ Yuniarti, D. W. "Analisis Proses Ekspor Barang Melalui Jalur Laut Saat Pandemi. Fair Value : Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan " 2022

pertumbuhan industri angkutan laut sebesar 8,41 persen pada tahun 2011 dan 15,47 persen pada tahun 2023. Pertumbuhan yang konsisten pada industri angkutan laut meningkatkan pendapatan industri angkutan laut sebesar hampir 2 kali lipat yakni dari Rp 23,5 triliun pada tahun 2011 menjadi Rp 45,1 triliun pada tahun 2023. Pertumbuhan industri angkutan laut seharusnya dapat memicu investasi dalam pengembangan infrastruktur industri pelayaran nasional agar dapat menurunkan biaya logistik. Biaya logistik yang rendah akan mendukung pertumbuhan PDB dan peningkatan efisiensi daya saing ekonomi. Dengan biaya logistik yang lebih rendah, rantai pasok menjadi lebih efisien. Barang dapat diangkut lebih cepat dan dengan biaya yang lebih rendah, mengurangi waktu tunggu dan biaya penyimpanan. Pertumbuhan PDB pada industri pelayaran akan menyediakan sumber daya untuk investasi karena pertumbuhan PDB mencerminkan peningkatan kekayaan dan pendapatan suatu negara atau industri, yang dapat digunakan untuk investasi lebih lanjut.

1.4. Faktor-faktor yang mempengaruhi biaya logistik nasional

Industri pelayaran di Indonesia saat ini menghadapi berbagai tantangan, seperti infrastruktur pelabuhan yang kurang memadai dan kapasitas yang terbatas. Sehingga permasalahan infrastruktur menyebabkan ketergantungan pada pelabuhan tertentu, rendahnya tingkat investasi, pajak tinggi, kebutuhan peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan adopsi teknologi.¹² Berdasarkan keterangan Presiden Jokowi yang dikutip oleh Kontan, biaya logistik Indonesia masih sedikit lebih tinggi dibandingkan negara lain, hal ini diakibatkan karena inefisiensi dalam konektivitas.¹³ Dari kondisi ini dapat diketahui beberapa penyebab terkait tingginya biaya logistik nasional di Indonesia terutama di bidang industri pelayaran:

a. Infrastruktur transportasi yang terbatas.

Kondisi wilayah perairan Indonesia yang sangat luas perlu diimbangi dengan pembangunan infrastruktur kelautan yang memadai. Saat ini masih banyak pelabuhan di Indonesia yang belum memiliki kapasitas memadai untuk menangani volume kargo besar sehingga mengakibatkan terjadinya penumpukan dan keterlambatan pengiriman.¹⁴

Berdasarkan tabel 6, rata-rata kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia sepanjang tahun 2018–2022 adalah kapal dengan bobot 7.670 – 8.130 GT. Kapal dengan rata-rata bobot >7.500 GT memerlukan fasilitas pendukung seperti *crane* dan gudang agar mempercepat proses bongkar muat. Pengembangan pelabuhan merupakan aspek penting dalam meningkatkan daya saing ekonomi regional dan nasional. Permasalahan infrastruktur transportasi juga dikaitkan dengan pengelolaan yang tidak terintegrasi dan transportasi multimoda (sistem transportasi yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi) yang belum efektif.¹⁵ Buruknya kualitas infrastruktur logistik menjadi salah satu penyebab utama tingginya biaya logistik. Jika kualitas infrastruktur buruk maka akan terjadi keterlambatan dan inefisiensi dalam transportasi. Sehingga inefisiensi dapat meningkatkan waktu pengiriman dan konsumsi bahan bakar. Pada akhirnya permasalahan kualitas infrastruktur menyebabkan peningkatan biaya operasional. Oleh karena itu diperlukan peningkatan dalam kualitas infrastruktur untuk membuka peluang investasi.

¹² Putra, A. A., & Djalante, S. "Pengaruh Infrastruktur Dalam Meningkatnya Penemuan Vektor. Jurnal Ilmiah Media Engineering" 2016

¹³ Usman, R., & Perwitasari, A. S. "Biaya Logistik Tinggi, Ini Kata Samudera Indonesia (SMDR) " 2024

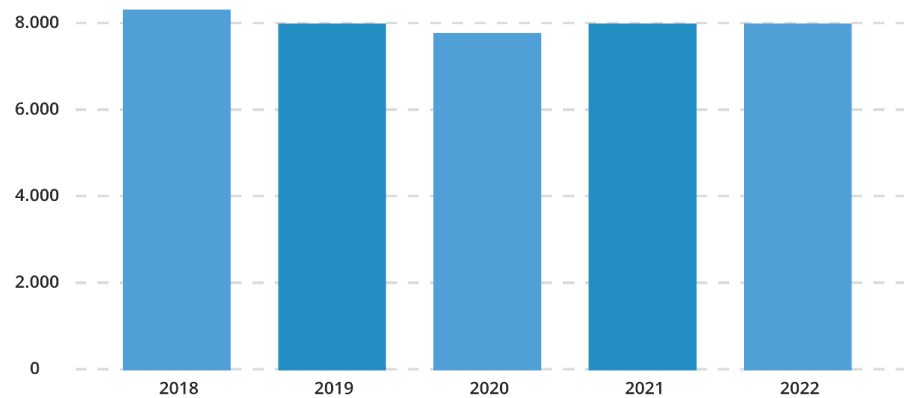
¹⁴ Wiko, G., Kinanti, F. M., Syafei, M., Darajati, M. R., & Sudagung, A. D. "Tanjungpura Port As An International Hub Port To Improve Economic Competitiveness: An Overview From International Law" 2023

¹⁵ Safuan, S. "Kontribusi Pelabuhan Indonesia Dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional" 2023



Peningkatan investasi akan berdampak pada peningkatan kapasitas dan efisiensi pelabuhan sehingga dapat mengurangi biaya logistik secara signifikan¹⁶

Tabel 6. Rata-rata *gross tonnage* (GT) kapal di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia



Sumber: United Nations Conference in Trade and Development (2023)

b. Kurangnya manajemen sumber daya manusia

Dalam mengurangi biaya logistik di Indonesia diperlukan sumber daya manusia yang kompeten. Namun pada kenyataannya kompetensi sumber daya manusia, lembaga pendidikan dan pelatihan bidang logistik masih sangat minim. SDM yang tidak kompeten dapat menyebabkan berbagai inefisiensi dan kesalahan seperti pemilihan rute pengiriman yang panjang, pengelolaan barang yang buruk dan masalah lain yang meningkatkan biaya logistik. Sumber daya manusia yang bekerja pada bidang profesi logistik masih perlu diberi banyak pelatihan dan program pembelajaran untuk meningkatkan kualitas pekerja.¹⁷

c. Jumlah pasokan barang yang masih belum merata

Ketimpangan pasokan barang di Indonesia menyebabkan perbedaan biaya logistik yang signifikan antara berbagai wilayah, khususnya antara Indonesia bagian barat dan bagian timur. Distribusi barang yang tidak merata ini berakibat pada biaya logistik yang lebih tinggi di Indonesia timur dibandingkan dengan wilayah barat. Faktor penyebab ketidakseimbangan perdagangan yakni, frekuensi keberangkatan yang rendah, *payload* yang rendah, perputaran kontainer yang rendah, dan kondisi pelabuhan yang kurang menunjang.¹⁸ Hal ini juga didukung oleh perbedaan kondisi geografis terutama dalam pelayaran domestik menyebabkan hambatan dalam proses logistik. Pengiriman barang ke wilayah timur sering kali harus menempuh jalur laut yang lebih panjang dan memerlukan waktu lebih lama, sehingga turut berkontribusi pada tingginya biaya logistik.

d. Koordinasi antar kelembagaan yang kurang efektif

Kewenangan pemerintah dalam bidang pelayaran tersebar di Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan Bea Cukai. Banyaknya instansi pemerintah yang menangani bidang industri pelayaran menyebabkan inefisiensi terutama menyangkut prosedur, persyaratan dan standar ekspor-impor yang tumpang tindih. Perusahaan pelayaran dan logistik harus mematuhi berbagai peraturan tersebut sehingga memerlukan lebih banyak waktu yang meningkatkan biaya operasional. Berdasarkan laporan dari Bank Dunia pada tahun 2023,

¹⁶ Notteboom, T. E., & Rodrigue, J. P. "Port Regionalization: Towards A New Phase In Port Development" 2005

¹⁷ Fajar, M. N., Fikri, A., Arkan, M. T., & Sahara, S. "Lemahnya Mutu Kualitas Infrastruktur Logistik Di Indonesia Berdampak Pada Perekonomian Nasional " 2023

¹⁸ Johnson Kennedy, P. S. "Analisis Tingginya Biaya Logistik Di Indonesia Ditinjau Dari Dwelling Time" 2019

koordinasi antar instansi pemerintah, khususnya Bea Cukai membutuhkan perbaikan dalam hal efisiensi birokrasi. Prosedur yang dilakukan Bea Cukai dinilai lambat dan birokratis, sebagai contohnya yaitu kerumitan proses pengurusan pengeluaran barang yang dibeli dari luar negeri. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan masalah yang berkaitan dengan aspek koordinasi, keselarasan, keterpaduan berbagai unsur yang terlibat dalam aktivitas logistik. Sejauh ini belum ada lembaga yang menjadi integrator kegiatan logistik nasional.¹⁹

Kurangnya koordinasi antar lembaga ini juga terlihat terutama dalam penegakan hukum di laut, di mana banyak otoritas di laut yang melakukan penegakan hukum, yang sering kali kurang tepat, sehingga menimbulkan biaya tinggi.

e. Biaya yang tinggi di industri pelayaran

Biaya tinggi di industri pelayaran nasional telah menyebabkan biaya logistik maritim Indonesia tetap tinggi, sehingga sulit untuk berkontribusi menurunkan biaya logistik nasional. Biaya tinggi ini salah satunya disebabkan oleh penegakan hukum di laut yang tidak tepat, seperti di jelaskan di atas, banyaknya pajak yang ditarik pemerintah dari industri pelayaran nasional, baik pajak barang maupun jasa, serta banyaknya pungutan resmi maupun tidak resmi. Pungutan resmi yang berasal dari Pungutan Negara Bukan Pajak (PNBP) telah membebani industri pelayaran nasional dari tahun ke tahun. PNBP telah menjadi target kinerja kementerian terkait, sehingga kementerian-kementerian terus meningkatkan jumlah dan besaran PNBP industri pelayaran.

Optimalisasi sektor pelayaran dapat memberikan dampak signifikan dalam mengurangi biaya logistik dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional. Menurut data World Bank di tahun 2017, biaya pengiriman melalui laut dapat mencapai 60-70 persen lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara untuk volume yang sama. Berdasarkan evaluasi paruh waktu RPJMN 2020-2024, industri pelayaran telah berkontribusi dalam penurunan biaya logistik nasional. Evaluasi kinerja pembangunan yang telah dilakukan pemerintah terutama yang berhubungan terhadap industri pelayaran Indonesia pada RPJMN 2020-2024 adalah sebagai berikut:

- a. Peningkatan infrastruktur pelabuhan.** Beberapa pelabuhan penyeberangan baru telah dibangun dan beberapa pelabuhan lainnya masih dalam tahap penyelesaian. Infrastruktur pelabuhan bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarpulau dan mendukung kinerja logistik nasional. Terdapat penambahan jumlah rute subsidi tol laut dari 14 rute pada tahun 2019 menjadi 39 rute pada tahun 2023, dengan target 25 rute pada tahun 2024.^{20 21} Target pembangunan ini mengalami pertumbuhan meskipun terjadi pandemi COVID-19 berdampak pada terciptanya selisih yang cukup besar antara hasil aktual dan target yang telah direncanakan.
- b. Penyediaan kapal penyeberangan.** Pengembangan infrastruktur pelabuhan dan penyediaan kapal penyeberangan untuk daerah 3T (tertinggal, terdepan, terluar) membantu mengurangi ketimpangan logistik dan meningkatkan efisiensi distribusi barang. Kapal penyeberangan memainkan peran penting dalam mengurangi ketimpangan logistik di wilayah yang kurang terjangkau dan mendukung kinerja logistik nasional.

¹⁹ Safuan, S. "Kontribusi Pelabuhan Indonesia Dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional" 2023

²⁰ Kementerian Perhubungan, Rencana Strategis (Renstra), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024, <https://tinyurl.com/Yeywuv4r>

²¹ Kementerian Perhubungan, "Menhub Buka Rakornas Tol Laut 2023, Realisasi Muatan Kapal Terus Meningkat", 2023, <https://tinyurl.com/3ybuu4ha>

- c. **Pengembangan angkutan multi moda.** Pengembangan sistem angkutan multimoda (kombinasi berbagai jenis transportasi) dan antar moda yang lebih efisien telah membantu meningkatkan efektivitas distribusi logistik. Sistem ini memungkinkan pengalihan barang antara berbagai moda transportasi dengan lebih lancar dan efisien. Sistem angkutan multimoda yang lebih efisien memungkinkan pengalihan barang dengan berbagai moda transportasi. Sebagai contoh barang bisa diangkut menggunakan truk dari pabrik ke pelabuhan, kemudian diangkut dengan kapal laut ke pelabuhan tujuan, dan akhirnya didistribusikan dengan kereta api atau truk ke titik akhir distribusi. Dengan menggunakan moda transportasi yang paling efisien untuk setiap segmen perjalanan, biaya transportasi dapat ditekan meningkatkan kecepatan dan keandalan pengiriman, serta mengoptimalkan penggunaan sumber daya, yang semuanya berkontribusi pada penurunan biaya logistik secara keseluruhan
- d. **Subsidi angkutan perintis.** Angkutan perintis merupakan angkutan yang melayani rute-rute terpencil yang tidak memiliki akses ke layanan angkutan komersial reguler. Penyediaan subsidi untuk angkutan perintis telah mendukung transportasi penyeberangan, sungai, danau, dan bus, yang membantu memperbaiki aksesibilitas dan mengurangi ketimpangan logistik di daerah terpencil dan kurang berkembang. Angkutan perintis biasanya dioperasikan oleh sektor swasta tanpa dukungan finansial yang memadai Hal ini membantu memperbaiki aksesibilitas dan mengurangi ketimpangan logistik di daerah terpencil dan kurang berkembang, sehingga akan menurunkan biaya pengiriman barang ke dan dari daerah terpencil sehingga mampu menekan biaya logistik.
- e. **Pengembangan rute pelayaran.** Peningkatan rute pelayaran yang paling terhubung (*loop*) yang merujuk pada pembentukan dan peningkatan rute pelayaran berbentuk lingkaran (*loop*) yang menghubungkan berbagai pelabuhan dalam suatu wilayah atau antara wilayah yang berbeda. Pada tahun 2019 (*baseline*) persentase peningkatan rute pelayaran *loop* sebesar 23 persen, yang kemudian mengalami peningkatan di tahun 2020 menjadi 24 persen, pada tahun 2021 naik menjadi 25 persen, dengan target 27 persen pada tahun 2024.²²
- f. **Sistem informasi logistik.** Pengembangan sistem informasi logistik, termasuk pengembangan teknologi untuk pemantauan dan manajemen rantai pasok, telah membantu meningkatkan transparansi dan efisiensi operasional di sektor logistik nasional.

1.5. Optimalisasi sistem logistik maritim: *hub and spoke*

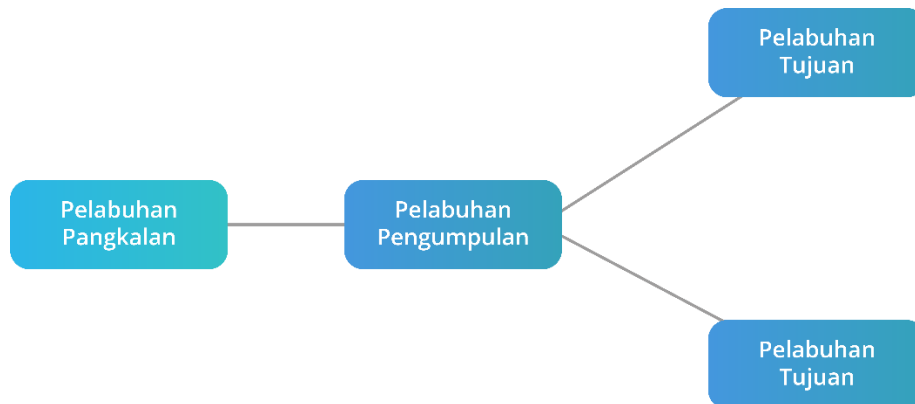
Indonesia perlu mempertimbangkan sistem yang komprehensif untuk mengoptimalkan dan mengoordinasikan sistem pelabuhan regional. Upaya untuk memastikan bahwa setiap pelabuhan dapat mencapai tujuan pembangunan ekonominya sendiri sangat penting. Rute tol laut Indonesia telah berkembang pesat, dari 3 trayek pada tahun 2015 menjadi 39 trayek pada tahun 2023. Saat ini program tol laut beroperasi dengan 38 kapal dan melayani 115 pelabuhan.²³ Walaupun pada awal implementasi tol laut ini menimbulkan kekacauan di lapangan, program ini kemudian ditata dan dikembangkan menggunakan gagasan *hub and spoke*, yang menghubungkan pelabuhan besar (*hub*) dan pelabuhan

²² Kementerian Perhubungan, Rencana Strategis (Renstra), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024, <https://tinyurl.com/Yeywuv4r>

²³ Kementerian Perhubungan, "Menhub Buka Rakornas Tol Laut 2023, Realisasi Muatan Kapal Terus Meningkat", 2023, <https://tinyurl.com/3ybuu4ha>

kecil (*spoke*) dalam sistem logistik yang terpadu, sehingga dapat mengoptimalkan sistem logistik maritim.²⁴

Tabel 7. Pola operasi *hub-spoke*



Sumber: Imai, dkk. (2009)

Pelabuhan *hub* berperan sebagai pusat distribusi utama yang memiliki fasilitas lengkap, seperti dermaga untuk kapal besar, gudang penyimpanan, dan infrastruktur transportasi yang efisien, sehingga dapat melayani berbagai rute pelayaran nasional dan internasional. Dengan peran yang strategis ini, pelabuhan *hub* menjadi elemen penting dalam mendukung konektivitas logistik dan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Sementara itu pelabuhan *spoke* adalah pelabuhan yang lebih kecil dan berperan sebagai pengumpan regional. Peran utama mereka adalah mengumpulkan barang-barang dari daerah-daerah terpencil sebelum didistribusikan ke pelabuhan *hub*. Dalam sistem logistik ini, pelabuhan *spoke* memegang peran kunci dalam menghubungkan daerah-daerah terpencil dengan jaringan distribusi nasional atau internasional.

Konsep *hub* and *spoke* dalam tol laut memberikan manfaat utama, yaitu:

1. Meningkatkan efisiensi distribusi barang dengan mengkonsolidasikan muatan dari berbagai daerah di pelabuhan *hub*.
2. Memungkinkan penggunaan kapal-kapal besar yang lebih efisien, sehingga mengurangi biaya dan waktu pengiriman.
3. Mengatasi tantangan geografis di Indonesia, terutama pulau-pulau terpencil yang sulit dijangkau oleh jalur darat.
4. Mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih merata di seluruh negeri.

Konsep ini menjadi dasar strategis dalam mengelola arus logistik di negara kepulauan serta memungkinkan pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Peran pelabuhan *spoke* dalam konsep tol laut dengan skema *hub* and *spoke* di Indonesia juga memiliki dampak signifikan dalam efisiensi distribusi barang dan logistik di seluruh wilayah. Keduanya memiliki peran signifikan seperti Tabel 8. Namun hingga saat ini sistem *hub* and *spoke* masih belum dilakukan secara optimal untuk implementasi tol laut. Inefisiensi terjadi karena kapal tol laut kerap kali berlayar dari pelabuhan besar menuju pelabuhan kecil. Padahal pelaksanaan sistem *hub* and *spoke* yang optimal dilakukan dengan pelayaran dari pelabuhan sedang ke pelabuhan kecil. Dengan demikian, pelayaran tersebut dapat meningkatkan efisiensi dengan menurunkan biaya perjalanan dan membawa muatan lebih banyak

²⁴ Kendek, M., Rachman, S., Satria, I.D., Sudarmin, S., "Analisis Pengembangan Rute Tol Laut Dengan Skema Hub And Spoke Dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Papua Barat" 2024



sehingga membantu penghematan anggaran subsidi tol laut yang dikeluarkan pemerintah. Sistem *hub and spoke* tersebut juga bisa mengembangkan pelabuhan sedang sebagai *hub* dari pelabuhan besar dan pelabuhan kecil. Selain itu, jangkauan ke pelabuhan kecil bisa dilakukan dengan frekuensi lebih banyak jika berangkat dari pelabuhan sedang terdekat menuju pelabuhan kecil yang memiliki durasi dan jarak yang lebih pendek dibandingkan pelayaran dari pelabuhan besar.²⁵

Tabel 8. Peran signifikan pelabuhan *hub and spoke* di Indonesia²⁶

Pelabuhan <i>Hub</i>	Pelabuhan <i>Spoke</i>
Pusat distribusi utama: • Menerima, mengelola, dan mendistribusikan barang dari berbagai pelabuhan <i>spoke</i> di seluruh Indonesia. • Menangani volume besar dan beragam barang dengan efisien.	Pengumpulan dan konsolidasi barang: • Pelabuhan <i>spoke</i> mengumpulkan barang dari produsen atau distributor lokal. • Mengkonsolidasikan barang sebelum dikirim ke pelabuhan utama, mengurangi biaya dan waktu pengiriman serta memungkinkan pengelolaan volume yang lebih efisien.
Gerbang perdagangan internasional: • Menghubungkan Indonesia dengan pasar internasional. • Berfungsi sebagai pintu masuk dan keluar bagi barang-barang ekspor dan impor.	Penghubung daerah terpencil: • Menghubungkan daerah-daerah terpencil dengan jaringan logistik nasional. • Melayani daerah yang sulit dijangkau oleh kapal besar yang berlabuh di pelabuhan utama, mengurangi biaya transportasi darat dan meningkatkan aksesibilitas.
Optimalisasi penggunaan kapal besar: • Mengoptimalkan efisiensi transportasi barang melalui penggunaan kapal-kapal besar. • Mengurangi biaya dan waktu pengiriman.	Fasilitasi pertumbuhan ekonomi regional: • Menjadi pusat distribusi lokal, menciptakan lapangan kerja, dan mendorong aktivitas ekonomi di daerah sekitarnya. • Membantu mengurangi ketimpangan ekonomi antara daerah perkotaan dan pedesaan, serta antara wilayah-wilayah yang berbeda di Indonesia.
Penjamin stabilitas pasokan: • Menjaga stabilitas pasokan barang di seluruh negeri, terutama dalam situasi darurat atau krisis. • Mengelola persediaan dan mendistribusikan barang strategis untuk kepentingan nasional.	Dukungan terhadap ketahanan nasional: • Berperan dalam distribusi bantuan darurat dan persediaan strategis di daerah terpencil. • Memiliki kemampuan untuk merespons cepat dalam situasi darurat, penting untuk menjaga stabilitas dan keamanan negara.
Peningkatan efisiensi logistik: • Mendukung efisiensi logistik dengan fasilitas yang memadai untuk kapal-kapal besar. • Mengatasi tantangan geografis dan memastikan akses logistik ke daerah-daerah terpencil.	Efisiensi dan keberlanjutan tol laut: • Mendukung efisiensi dan keberlanjutan konsep tol laut dengan menghubungkan daerah-daerah produsen dan Pelabuhan Utama. • Membantu mengurangi biaya transportasi, meningkatkan aksesibilitas, memfasilitasi pertumbuhan ekonomi regional, dan mendukung ketahanan nasional.

Sumber: Kendek, dkk. (2024)

²⁵ Wawancara dengan Wakil Ketua Umum INSA, 25 Juli 2024

²⁶ Kendek, M., Rachman, S., Satria, I.D., Sudarmin, S., "Analisis Pengembangan Rute Tol Laut Dengan Skema Hub And Spoke Dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Papua Barat" 2024



Sebelum diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan angkutan laut antarpulau atau antarpelabuhan di Indonesia banyak dilakukan oleh kapal berbendera asing. Untuk meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional, Indonesia menerapkan asas *cabotage* melalui UU No. 17 Tahun 2008. Kebijakan ini telah memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan dan pengembangan perusahaan pelayaran nasional. Saat ini perusahaan pelayaran nasional telah menguasai pengangkutan barang dan orang di dalam negeri. Namun demikian, karena biaya-biaya tinggi di industri pelayaran, perusahaan pelayaran nasional belum mampu meningkatkan kualitas layanan. Salah satunya adalah karena mahal biaya peremajaan kapal. Potensi industri pelayaran nasional sangat besar, namun masih terkendala oleh usia kapal yang tua dan jumlah kapal yang terbatas. Kebijakan *cabotage* telah menjadi langkah awal yang baik, namun untuk mencapai potensi maksimal, perlu dilakukan perbaikan signifikan pada kualitas layanan, peremajaan armada, dan peningkatan keamanan laut.

Meskipun asas *cabotage* mendorong pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional, perusahaan pelayaran nasional masih belum mampu menguasai pasar perdagangan internasional. Walaupun penggunaan kapal asing dalam kegiatan ekspor-impor Indonesia masih dominan. Sebagai upaya mengurangi dominasi kapal asing dalam perdagangan internasional Indonesia, kebijakan *beyond cabotage* diluncurkan. *Beyond cabotage* merupakan prinsip dalam penggunaan kapal Indonesia untuk kegiatan ekspor dan impor. Kebijakan ini membuka peluang bagi perusahaan pelayaran nasional untuk beroperasi di perairan internasional.

2.

ASAS CABOTAGE



Sebelum diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan angkutan laut antarpulau atau antarpelabuhan di Indonesia banyak dilakukan oleh kapal berbendera asing. Untuk meningkatkan daya saing industri pelayaran nasional, Indonesia menerapkan asas *cabotage* melalui UU No. 17 Tahun 2008. Kebijakan ini telah memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan dan pengembangan perusahaan pelayaran dalam negeri. Saat ini perusahaan pelayaran nasional telah menguasai pengangkutan barang dan orang di dalam negeri. Namun demikian, karena biaya-biaya tinggi di industri pelayaran nasional, perusahaan pelayaran nasional belum mampu meningkatkan kualitas layanan. Salah satunya adalah karena biaya peremajaan kapal yang tinggi. Potensi industri pelayaran nasional sangat besar, namun masih terkendala oleh usia kapal yang tua dan jumlah kapal yang terbatas. Kebijakan *cabotage* telah menjadi langkah awal yang baik, namun untuk mencapai potensi maksimal, perlu dilakukan perbaikan signifikan pada kualitas layanan, peremajaan armada, dan peningkatan keamanan laut.

Meskipun asas *cabotage* mendorong pertumbuhan perusahaan pelayaran dalam negeri, perusahaan pelayaran nasional masih belum mampu menguasai pasar perdagangan internasional. Walaupun penggunaan kapal asing dalam kegiatan ekspor-impor Indonesia masih dominan. Sebagai upaya mengurangi dominasi kapal asing dalam perdagangan internasional Indonesia, kebijakan *beyond cabotage* diluncurkan. *Beyond cabotage* merupakan prinsip dalam penggunaan kapal Indonesia untuk kegiatan ekspor dan impor. Kebijakan ini membuka peluang dan mendorong perusahaan pelayaran nasional untuk beroperasi di perairan internasional.

2.1. Pemberlakuan asas *cabotage*

Sebelum tahun 2008, perusahaan pelayaran nasional bersaing dengan armada angkutan asing dalam industri pelayaran di Indonesia. Pada masa itu, perusahaan angkutan laut nasional sulit bersaing dengan perusahaan-perusahaan pelayaran asing yang sudah beroperasi pada skala global selama beberapa dekade. Hal ini mengakibatkan armada angkutan laut nasional kehilangan kesempatan untuk meningkatkan daya saing dan kemampuan industri maritim lokal.

Dominasi kapal asing dalam rute pelayaran domestik mendorong pemerintah untuk memberlakukan asas *cabotage* guna meningkatkan kemandirian dan kapasitas perusahaan pelayaran nasional serta melindungi kepentingan ekonomi dan keamanan maritim Indonesia. Semenjak pemberlakuan asas *cabotage* melalui UU Nomor 17 Tahun 2008, daya saing industri pelayaran nasional meningkat. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, jumlah perusahaan pelayaran nasional meningkat secara tajam, dari 1.591 perusahaan pada tahun 2005 menjadi 3.473 pada tahun 2021. Peningkatan jumlah perusahaan pelayaran nasional juga diiringi dengan peningkatan jumlah kapal yang ada di Indonesia. Pada tahun 2005 jumlah kapal barang dan penumpang di Indonesia sebanyak 6.041 unit dan meningkat menjadi 37.733 unit pada tahun 2021. Di samping jumlah armada kapal, kapasitas kapal meningkat 20 kali lipat.

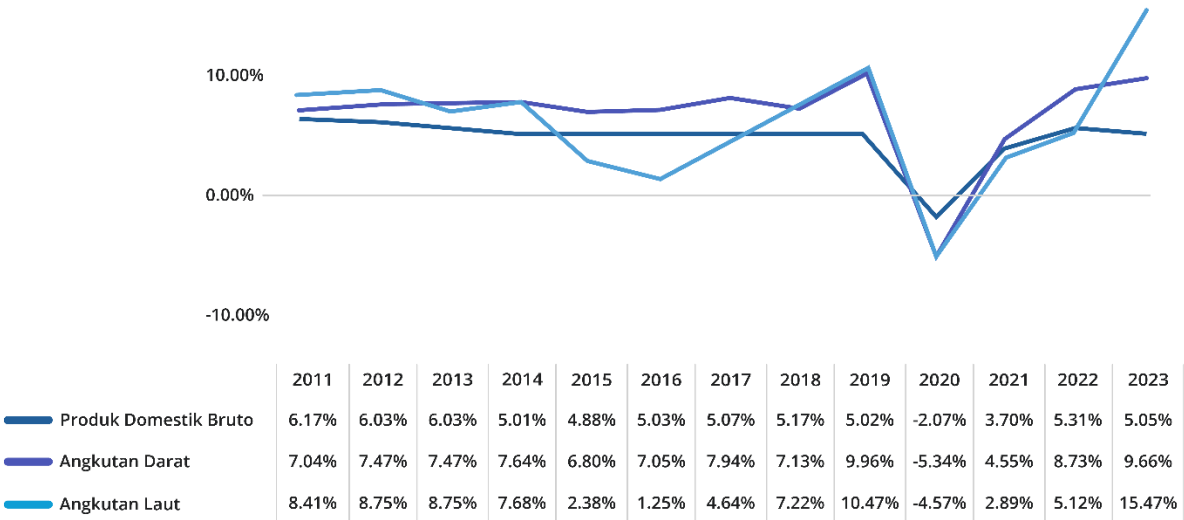


Tabel 9. Dampak kebijakan *cabotage*

Kategori	2005	2021
Jumlah perusahaan pelayaran nasional	1.591	3.473
Jumlah Kapal Barang & Penumpang (Unit)	6.041	37.733
Kapasitas Kapal (DWT)	3,66 Juta	60,44 Juta

Sumber: Kementerian Perhubungan (2018)

Tabel 10. Pertumbuhan industri jasa transportasi dan pertumbuhan ekonomi



Sumber: Badan Pusat Statistik (202

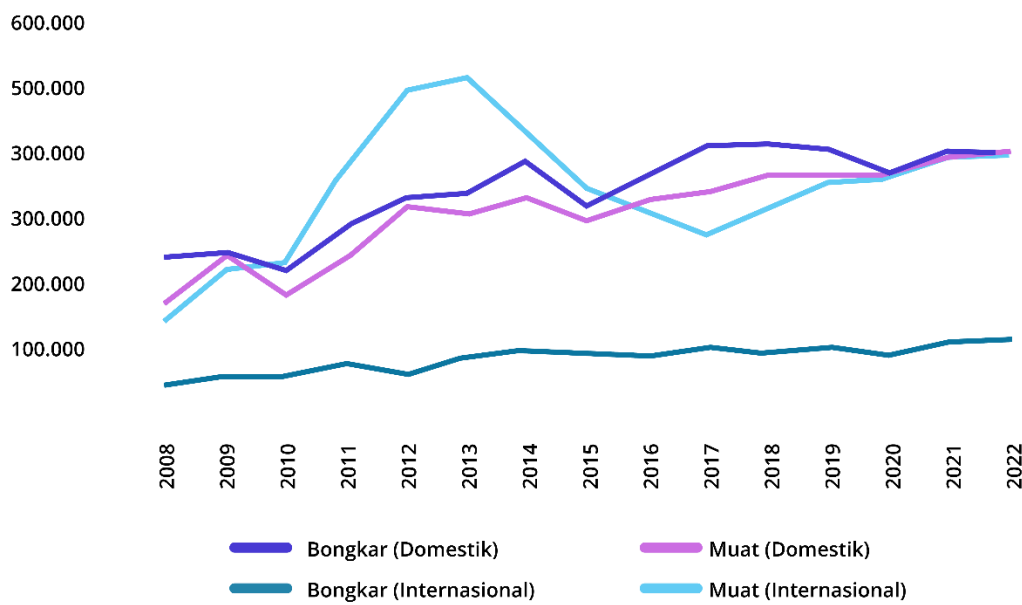
Implementasi asas *cabotage* mendorong pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional, armada kapal dan kapasitas kapal, dan pertumbuhan ini mendukung kebutuhan permintaan dalam negeri. Sehingga aktivitas operasional perusahaan pelayaran nasional tumbuh sejalan dengan peningkatan permintaan. Rata-rata pertumbuhan industri angkutan laut selama 2011 hingga 2023 sebesar 5,9 persen melebihi rata-rata pertumbuhan ekonomi, yaitu 4,6 persen. Angka ini menunjukkan bahwa industri pelayaran nasional tumbuh lebih pesat dibandingkan perekonomian Indonesia secara keseluruhan.

Pemberlakuan asas *cabotage* awalnya menimbulkan resistensi dari beberapa pihak. Pada umumnya perusahaan pelayaran nasional yang menyewa kapal asing untuk melayani rute pelayaran domestik. Namun dengan pemberlakuan asas *cabotage*, perusahaan angkutan laut nasional perlu melakukan penyesuaian kontrak dengan pemilik kapal asing. Pada waktu itu, kapal yang berbendera Indonesia masih sedikit dan mayoritas merupakan kapal bekas dan berusia tua. Dengan adanya asas *cabotage* maka pelaku industri pelayaran nasional dituntut untuk melakukan investasi besar untuk pengadaan kapal.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki asas *cabotage* yang lebih ketat dibandingkan beberapa negara tetangga guna menjamin pemenuhan kebutuhan logistik nasional. Pemberlakuan asas *cabotage* juga meningkatkan kemampuan industri pelayaran nasional untuk memenuhi kebutuhan aktivitas bongkar muat baik dalam negeri maupun luar negeri yang terus meningkat setiap tahunnya. Aktivitas bongkar muat mengalami tren peningkatan sejak pemberlakuan asas *cabotage* pada tahun 2008, utamanya untuk aktivitas muat kargo.

Penerapan asas *cabotage* dan pertumbuhan aktivitas bongkar muat mendorong pertumbuhan perusahaan pelayaran nasional. Dibandingkan dengan tahun 2005, sebelum diterapkannya asas *cabotage*, jumlah perusahaan pelayaran nasional bertambah sebesar 2 kali lipat dan jumlah kapal mencapai 6 kali lipat pada tahun 2021. Hal ini menunjukkan kemajuan bagi industri pelayaran nasional.

Tabel 11. Perkembangan bongkar muat barang pelayaran dalam negeri dan luar negeri di pelabuhan Indonesia



Sumber: Badan Pusat Statistik (2023)

Meskipun perusahaan pelayaran nasional tumbuh dengan adanya implementasi asas *cabotage* namun perusahaan pelayaran nasional masih belum mampu untuk menguasai pasar perdagangan internasional. Pada periode 2017 hingga 2022, sebesar 63 persen kegiatan ekspor impor di wilayah perairan Indonesia dilakukan menggunakan kapal asing.²⁷ Perkembangan angka tersebut menunjukkan tren positif bagi perusahaan angkutan laut nasional mengingat pada tahun 2013 sebesar 94 persen kegiatan ekspor impor dilakukan kapal asing.²⁸ Penggunaan kapal asing utamanya untuk komoditas strategis tentu tidak memberikan keuntungan bagi perusahaan pelayaran nasional maupun perekonomian Indonesia karena sebagai dampak dari tingginya penggunaan kapal asing, negara diestimasikan kehilangan potensi devisa negara dari *freight* mencapai Rp 120 triliun per tahun.²⁹

Meskipun kebijakan *cabotage* ini berhasil meningkatkan pangsa pasar bagi perusahaan pelayaran nasional, kualitas layanan pelayaran di Indonesia dinilai masih belum mengalami perbaikan yang signifikan. Hingga saat ini, industri pelayaran nasional masih dihadapkan pada tantangan yang sama seperti di masa lampau, salah satu contohnya ialah terkait permasalahan usia kapal. Pada tahun 2021, Kementerian Perindustrian mencatat lebih dari 1.700 kapal yang telah berusia 25 tahun atau lebih.³⁰

²⁷ Kementerian Perhubungan, "Rakor Angkutan Laut Luar Negeri, Kemenhub Dorong Pertumbuhan Industri Pelayaran Nasional Dalam Perdagangan Internasional", 2023, <https://tinyurl.com/4u7w9vjc>

²⁸ Bina Putra AM Nainggolan, Dkk., "Peluang Dan Tantangan Angkutan Laut Luar Negeri Oleh Kapal Berbendera Indonesia Terhadap Barang Yang Diangkut Dari Pelabuhan Belawan", *Warta Penelitian Perhubungan*, 29 (1), 2017

²⁹ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

³⁰ Okezone "Tantangan Industri Maritim, 1.700 Kapal Di Indonesia Sudah Tua" Oct. 29, 2021 <https://tinyurl.com/5xrdbb7e>

Hal ini menunjukkan bahwa sangat diperlukannya peremajaan armada pelayaran Indonesia, namun proses ini pun tetap saja menghadapi berbagai kendala, salah satunya termasuk kepatuhan terhadap peraturan pemenuhan tingkat komponen dalam negeri (TKDN) yang mewajibkan penggunaan bahan baku dan suku cadang lokal. Sehingga industri galangan kapal semakin sulit dalam mengakses bahan baku dengan biaya lebih murah.

Selain permasalahan terkait usia kapal, ketersediaan kapal juga mempengaruhi kemampuan industri pelayaran nasional dalam memenuhi kebutuhan dalam negeri. Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 pasal 9, pemerintah berhak untuk mengatur trayek tetap dan teratur pelayaran. Hak ini diimbangi dengan kewajiban pemerintah pada pasal 24, yakni bahwa angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah dalam bentuk pelayaran perintis dan penugasan. Regulasi ini dibuat dengan harapan bahwa industri pelayaran dapat memenuhi kebutuhan jasa angkutan laut secara merata.

Namun industri pelayaran nasional masih memiliki tantangan dalam memenuhi kebutuhan kapal khusus untuk industri hulu minyak dan gas bumi, kegiatan pengerukan, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air. Pada sektor-sektor ini, industri pelayaran nasional belum mampu untuk memenuhi seluruh kebutuhan tersebut karena pengadaan kapal tersebut membutuhkan investasi yang cukup banyak, berteknologi tinggi, dan jumlah kapal serta tenaga ahli yang mampu mengoperasikan kapal tersebut sangat terbatas.³¹

Sementara itu, kebutuhan kapal khusus di sektor-sektor ini bersifat krusial untuk ketahanan energi di Indonesia. Sebagai konsekuensi, pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 22/2011 tentang perubahan terhadap PP Nomor 20/2010 angkutan di perairan. Pada PP Nomor 22/2011 dijelaskan pengecualian bahwa kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang sepanjang kapal berbendera Indonesia tidak tersedia.³²

Hal itu mencerminkan pemberlakuan asas *cabotage* di Indonesia juga mengalami perubahan dari tahun ke tahun yang mengalami relaksasi. Pada mulanya, Indonesia menganut prinsip *cabotage* yang ketat. Namun karena adanya ketimpangan antara ketersediaan kapal dan kebutuhan, berbagai relaksasi dilakukan oleh pemerintah. Relaksasi *cabotage* tentu berpengaruh pada pangsa angkutan laut nasional di laut Indonesia. Kementerian Keuangan menyatakan bahwa kapal berkapasitas besar dikuasai asing sedangkan perusahaan pelayaran nasional menguasai kapal yang relatif lebih kecil.³³

2.2. Komparasi asas *cabotage* dengan negara lain (ASEAN, AS, China)

Dorongan atas implementasi asas *cabotage* di Indonesia tidak lepas dari pengaruh negara-negara yang menerapkan asas *cabotage*. Dalam kawasan ASEAN, Malaysia, Filipina dan Thailand telah menerapkan asas *cabotage* jauh sebelum Indonesia menerapkan kembali asas *cabotage*. Malaysia pertama kali

³¹ Wawancara Dengan Ketua Pokja PPKA INSA, 30 Juli 2024

³² Peraturan Pemerintah (PP) No.22 Tahun 2011, <https://tinyurl.com/Zxthm6h8>

³³ Masagus M. Ridhwan, " Analysis Of Maritime Transportation Industry And Its Implications To The Indonesia's Current Account", *Synergy On The VUCA World: Maintaining The Resilience And The Momentum Of Economic Growth* (2017), Hal. 357-408.

mengenalkan asas *cabotage* pada tahun 1980 sebagai amandemen dari *Merchant Shipping Act 1952*.³⁴ Thailand mengenakan asas *cabotage* melalui *Thai Vessel Act 1938* dan dilakukan amandemen pada tahun 1997. Sedangkan Filipina menggunakan asas *cabotage* sejak Amerika memberlakukan *Jones Act 1920* karena pada saat itu Filipina berada di bawah kekuasaan Amerika.

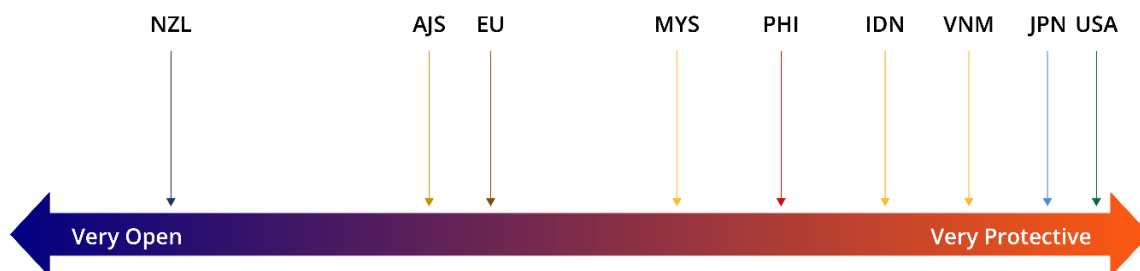
Baru-baru ini, beberapa negara mulai melonggarkan penerapan asas *cabotage* mereka untuk mengakomodasi kebutuhan dalam negeri. Salah satu contohnya, China yang memberikan pengecualian *cabotage* untuk kapal bendera asing untuk jasa angkut peti kemas kosong guna mengurangi penumpukan dan kemacetan di pelabuhan.

Ketika beberapa negara lain telah melonggarkan asas *cabotage*, Amerika Serikat masih tetap mempertahankan asas *cabotage* dengan ketat. Berbagai upaya yang dilakukan untuk melonggarkan asas *cabotage* di Amerika Serikat belum berhasil. Oleh karena itu Amerika Serikat merupakan negara yang menjadi rujukan dalam penerapan asas *cabotage* di berbagai belahan dunia. Kebijakan *cabotage* di Amerika dimulai dengan penerbitan *Jones Act 1920* yang mewajibkan agar transportasi antara pelabuhan-pelabuhan Amerika Serikat harus disediakan untuk kapal-kapal yang dibangun di Amerika Serikat dan mengibarkan bendera Amerika Serikat. Selain itu, kapal tersebut harus dimiliki dan diawaki oleh warga negara Amerika Serikat dan/atau penduduk tetap Amerika Serikat.³⁵

Prinsip *cabotage* yang ketat mewajibkan beberapa kriteria berikut:

1. Kepemilikan saham oleh warga negara minimal 51 persen dalam sebuah perusahaan pelayaran yang merupakan perusahaan dalam negeri
2. Kepemilikan kapal setidaknya 51 persen, di tangan warga negara sehingga kapal yang dibeli oleh perusahaan tersebut termasuk armada nasional.
3. Registrasi kapal wajib di bawah bendera nasional dan memiliki awak kapal yang sebagian besar dari dalam negeri
4. Pembuatan kapal dan perbaikan kapal dilakukan oleh perusahaan dalam negeri.³⁶

Tabel 12. Tingkat *cabotage* di negara tertentu



Sumber: World Bank (2014)

Dari berbagai negara yang menerapkan asas *cabotage*, Indonesia bisa dikategorikan sebagai negara yang menerapkan asas *cabotage* dengan proteksi sebagian (*partially protected cabotage policy*). Indonesia, Malaysia, Thailand dan China melarang kapal berbendera asing berlayar antarpelabuhan

³⁴ Firdausi Suffian Dkk, "The Cabotage Policy: Is It Still Relevant In Malaysia?", *Proceedings Of The Colloquium On Administrative Science And Technology* (2014), Hal. 19-28.

³⁵ Wong, W.H., Dkk., "Impact Of Cabotage Relaxation In Mainland China On The Transshipment Hub Of Hong Kong." *Maritime Economics & Logistics*. 21, 2019, Hal.464-481.

³⁶ Ana C.P. Casaca, Dimitrios V. Lyridis, "Protectionist Vs Liberalised Maritime Cabotage Policies: A Review", *Maritime Business Review*, 3(3) (2018), Pp.210-242.

atau antarpulau di wilayah perairan yang mereka miliki. Pada mulanya Indonesia memberlakukan asas *cabotage*, dengan syarat pemberian izin kapal berlayar dalam wilayah perairan suatu negara bergantung pada bendera kapal tersebut. Dalam hal ini hanya perusahaan domestik yang diperbolehkan memiliki kapal berbendera domestik. Ketentuan ini juga dilakukan oleh Malaysia, Thailand, Filipina, China dan Amerika.

Pengecualian untuk kapal asing berlayar antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia hanya diperbolehkan jika tidak ada kapal berbendera Indonesia yang dapat melayani kebutuhan sehingga akan diberikan izin untuk periode tertentu. Dalam hal ini, kapal berbendera asing yang diizinkan adalah kapal yang melakukan kegiatan selain mengangkut penumpang dan/atau barang, dan dalam hal ini yaitu kapal khusus. Pemberian izin tersebut juga dilakukan berdasarkan kasus per kasus. Indonesia memberikan izin dengan rentang enam bulan sampai dengan dua tahun yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Menteri Perhubungan yang berwenang memberikan izin tersebut, dan permohonan harus diajukan melalui Badan Perizinan Pelayaran Dalam Negeri dengan alasan yang cukup untuk permohonan tersebut. Malaysia memberikan izin untuk pengecualian sampai dengan 3 bulan. Thailand memberikan izin hingga 1 tahun dan diberikan oleh Menteri Perhubungan. Sedangkan Filipina memiliki diskresi yang relatif longgar dengan memberikan izin yang berlaku untuk 6 bulan dan dapat diperbarui hingga 2 tahun. Izin tersebut diberikan oleh Maritime Industry Authority (MARINA).

Tabel 13. Perbandingan implementasi *cabotage* di berbagai negara

Indonesia	
Tujuan	Untuk melindungi kedaulatan negara (<i>sovereignty</i>) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.
Syarat perizinan	1. Kapal yang diperbolehkan berlayar antarpulau atau antarpelabuhan wilayah perairan Indonesia hanya kapal berbendera Indonesia 2. Izin untuk kapal melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri diberikan untuk perusahaan angkutan laut nasional 3. Izin usaha angkutan laut untuk perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing untuk melayani rute antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 51 persen kepemilikan saham oleh warga negara Indonesia
Lisensi kapal	1. Indonesia memberikan lisensi kepada perusahaan pelayaran yang berlaku untuk seluruh kapal berupa Izin Usaha Angkutan Laut 2. Ukuran kapal minimal sebesar 175 GT bagi kapal yang dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional dan 5000 GT untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan asing. 3. Lisensi untuk kapal khusus berbendera asing di Indonesia (PPKA) diberikan untuk jangka waktu paling lama 6 bulan dan dapat diperpanjang jika ada pekerjaan yang belum selesai dengan melampirkan beberapa dokumen sebelum jangka waktu PPKA berakhir 4. Kapal asing yang memiliki PPKA dengan kontrak kerja lebih dari 2 tahun harus didaftarkan menjadi Kapal Berbendera Indonesia
Awak kapal	100 persen berkewarganegaraan Indonesia
Denda	Rp 600.000.000 dan hukuman penjara maksimal 5 tahun
Pengecualian <i>cabotage</i>	1. Tidak terdapat kapal berbendera Indonesia yang dapat melayani kebutuhan untuk kegiatan selain mengangkut penumpang dan/atau barang

	2. Kapal khusus 3. Kapal <i>cruise</i>
Malaysia	
Tujuan	Menjadikan Malaysia sebagai negara maritim dan mengurangi ketergantungan negara terhadap kapal asing dengan meningkatkan tingkat partisipasi lokal dalam industri pelayaran
Syarat perizinan	1. Kapal diperbolehkan berlayar antarpelabuhan wilayah perairan Malaysia hanya kapal berbendera Malaysia, dengan beberapa rute pelabuhan yang menjadi pengecualian 2. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan Malaysia 3. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 51 persen kepemilikan saham oleh warga negara Malaysia 4. Terdapat partisipasi Bumiputra dalam kepemilikan saham sebesar 30 persen
Lisensi kapal	1. Lisensi kapal diberikan berdasarkan kapal secara satuan 2. Lisensi bersyarat selama 2 tahun jika usia kapal di bawah 10 tahun. 3. Untuk kapal milik patungan (<i>joint venture</i>), Malaysia juga mensyaratkan kapal yang diregistrasi minimal 1.600 GT 4. Lisensi sementara dapat diberikan untuk kapal asing selama 3 bulan.
Awak kapal	Minimal 75 persen berkewarganegaraan Malaysia
Denda	MYR100.000 dan hukuman penjara maksimal 1 tahun
Pengecualian <i>cabotage</i>	1. Tidak terdapat kapal berbendera Indonesia yang dapat melayani kebutuhan 2. Kapal khusus di sektor hulu migas 3. Kapal kontainer untuk beberapa pelabuhan di Malaysia 4. Kapal khusus untuk kabel laut
Thailand	
Tujuan	Untuk melindungi keamanan nasional
Syarat perizinan	1. Kapal yang diperbolehkan berlayar antarpelabuhan wilayah perairan Thailand hanya kapal berbendera Thailand 2. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan Thailand 3. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 70 persen kepemilikan saham oleh warga negara Thailand
Lisensi kapal	1. Volume minimal kapal sebesar 10 GT 2. Perizinan kapal diajukan kepada kepala pelabuhan
Awak kapal	100 persen berkewarganegaraan Thailand
Denda	500.000 Baht dan hukuman penjara maksimal 10 tahun
Pengecualian <i>cabotage</i>	Tidak terdapat kapal berbendera Indonesia yang dapat melayani kebutuhan
Filipina	
Tujuan	Untuk mengembangkan armada niaga nasional dan mendukung kepentingan keamanan.
Syarat perizinan	1. Kapal yang diperbolehkan berlayar antarpelabuhan wilayah perairan Filipina hanya kapal berbendera Filipina 2. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan Filipina

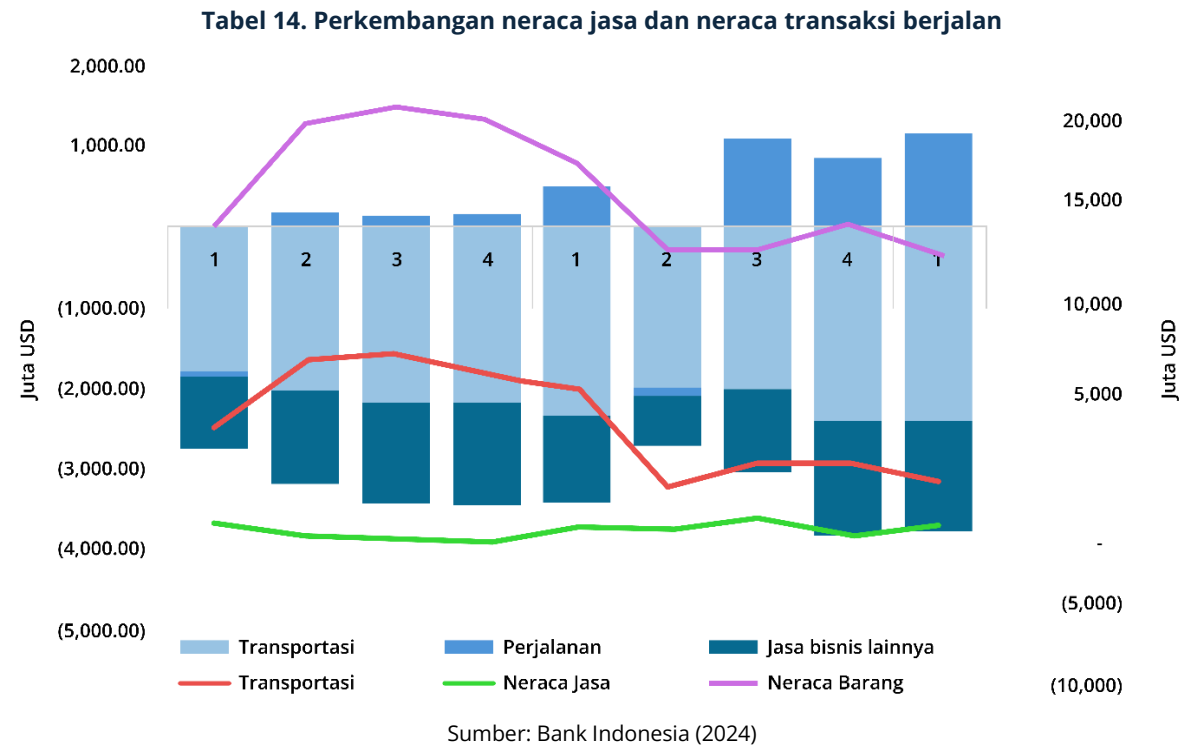
	3. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 60 persen kepemilikan saham oleh warga negara Filipina.
Lisensi kapal	1. Filipina memberikan lisensi kepada perusahaan pelayaran yang berlaku untuk seluruh kapal berupa <i>Certificate of Public Convenience</i> (CPC) yang berlaku untuk 25 tahun dengan syarat perusahaan tersebut harus memenuhi rute pelayaran yang telah ditentukan 2. Tidak ada ukuran kapal minimal
Awak kapal	100 persen berkewarganegaraan Filipina
Denda	1.000.000 hingga 5.000.000 Peso per kapal
Pengecualian <i>cabotage</i>	1. Tidak terdapat kapal berbendera Indonesia yang dapat melayani kebutuhan 2. Kapal khusus di sektor hulu migas 3. Kapal khusus untuk proyek infrastruktur 4. Kapal kontainer asing yang transit di pelabuhan domestik sebelum melanjutkan rute pelayaran internasional
China	
Tujuan	Mendorong pengembangan transportasi laut, ekonomi dan perdagangan
Syarat perizinan	1. Kapal diperbolehkan berlayar antarpelabuhan wilayah perairan China hanya kapal berbendera China, dengan beberapa rute pelabuhan yang menjadi pengecualian 2. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan China 3. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 51 persen kepemilikan saham oleh warga negara China
Lisensi kapal	1. Harus melewati survei kapal yang dilakukan oleh <i>China Classification Society</i> (CCS). 2. Syarat ukuran kapal yang digunakan untuk pelayaran domestik China minimal 20 GT. 3. Syarat untuk usia kapal yaitu 4-12 tahun untuk kapal tanker, 6-18 tahun untuk kapal bulk dan 9-20 tahun untuk kapal kontainer.
Awak kapal	100 persen berkewarganegaraan China
Denda	NA
Pengecualian <i>cabotage</i>	1. Tidak terdapat kapal berbendera China yang dapat melayani kebutuhan pelayaran dalam negeri 2. Kapal kontainer asing yang transit di pelabuhan domestik sebelum melanjutkan rute pelayaran internasional. Hanya untuk pelabuhan di bagian <i>Lingang New Area</i>
Amerika	
Tujuan	Untuk melindungi kapal kargo Amerika dari persaingan kapal asing berbiaya rendah atau bersubsidi, untuk memungkinkan penerapan <i>Federal Employers Liability Act</i> kepada pelaut dan untuk mendukung berbagai Industri Amerika dan untuk melindungi keamanan nasional.
Syarat perizinan	1. Kapal diperbolehkan berlayar antarpulau wilayah perairan Amerika hanya kapal berbendera Amerika 2. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan Amerika 3. Izin untuk kapal melayani rute domestik diberikan untuk perusahaan patungan (<i>joint venture</i>) dengan pihak asing, minimal 75 persen kepemilikan saham oleh warga negara Amerika 4. Untuk Kapal yang digunakan dalam rute pelayaran internasional, entitas yang memiliki kapal tersebut harus memiliki CEO dan anggota direktur berkewarganegaraan Amerika



Lisensi kapal	1. Minimal volume kapal sebesar 5 Net ton dengan panjang kapal diatas 26 kaki harus mengajukan izin. 2. Tidak ada ketentuan perihal batas minimum usia kapal untuk registrasi. 3. Seluruh kapal yang digunakan untuk rute dalam negeri harus dibuat oleh galangan kapal dalam negeri.
Awak kapal	Minimal 75 persen berkewarganegaraan Amerika
Denda	USD 200 untuk setiap penumpang
Pengecualian <i>cabotage</i>	Tidak ada

2.3. Dorongan menuju *beyond cabotage*

Ketergantungan industri pelayaran Indonesia terhadap kapal asing untuk pelayaran internasional berpengaruh pada neraca pembayaran Indonesia. Hampir separuh dari defisit neraca pembayaran Indonesia disumbang oleh defisit neraca transaksi berjalan (*current account*). Dari beberapa komponen neraca transaksi, neraca jasa konsisten mengalami defisit dalam beberapa tahun terakhir. Salah satu sumber terbesar dari defisit neraca jasa berasal dari defisit dari jasa transportasi yang berkontribusi sebesar 54 persen (Tabel 14).³⁷



Guna mengatasi ketergantungan kegiatan ekspor dan impor terhadap kapal asing, muncul inisiatif untuk memberdayakan perusahaan pelayaran nasional di perairan internasional. Inisiatif ini dikenal sebagai *beyond cabotage* dan pertama kali mulai diterapkan di Indonesia melalui Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 82 Tahun 2017 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu. Setelah itu, regulasi terkait *beyond cabotage* semakin dipertajam dengan penerbitan Permendag Nomor 40/2020 dan Permendag Nomor

³⁷ Bank Indonesia, Laporan Neraca Pembayaran Indonesia – Triwulan I Tahun 2024 <https://tinyurl.com/4zaajaa4>

65/2020. Pada Permendag Nomor 40/2020 tertulis bahwa kewajiban penggunaan Angkutan Laut Nasional dan Asuransi Nasional berlaku untuk eksportir yang mengeksport batubara dan/atau *crude palm oil* (CPO) serta untuk importir yang mengimpor beras dan/atau barang untuk pengadaan barang pemerintah dengan kapasitas angkut sampai dengan 15.000 DWT. Pada Permendag Nomor 65 Tahun 2020, besaran kapasitas angkutan laut untuk keperluan ekspor batubara dan/atau CPO dan keperluan impor beras dan/atau barang untuk pengadaan barang pemerintah diturunkan menjadi 10.000 DWT.

Peraturan ini diharapkan dapat mendukung pemberdayaan angkutan laut nasional dengan menjamin kontrak ekspor impor. Implementasi *beyond cabotage* diharapkan mampu meningkatkan penerimaan devisa negara dari jasa angkutan laut dan memperbaiki neraca perdagangan Indonesia. Namun menurut pelaku usaha pelayaran nasional, perubahan muatan kapasitas penurunan jumlah muatan sebagaimana diatur pada Permendag Nomor 65 Tahun 2020 mencerminkan inkonsistensi dalam pelaksanaan ekspor batubara dan/atau CPO dan impor beras serta pengadaan barang pemerintah. Dari sudut pandang efisiensi, apabila muatan *bulk* atau curah diangkut dengan kapasitas besar akan memiliki biaya yang lebih murah daripada muatan kecil. Selain itu, penurunan kapasitas juga merugikan karena trader dan eksportir akan menghadapi kesulitan untuk melakukan transaksi, yang akan menyebabkan penurunan aktivitas pelayaran nasional. Permasalahan ini juga makin sulit dengan beban pajak yang membebani perusahaan pelayaran nasional, yang dapat menghambat persaingan dengan perusahaan pelayaran asing dalam perdagangan internasional.³⁸

Disamping kewajiban penggunaan angkutan laut nasional pemerintah Indonesia juga mendorong penggunaan skema pembayaran *Cost, Insurance, and Freight* (CIF) untuk ekspor dan *Free on Board* (FOB) untuk impor. Regulasi ini berkaitan dengan realisasi program pemerintah untuk mengubah mekanisme perdagangan ekspor impor yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 41 tahun 2014.³⁹

Perbedaan dari kedua perjanjian adalah tanggung jawab atas barang yang dikirimkan. Pada kontrak FOB, tanggung jawab penjual hanya sampai ketika barang tersebut dimuat di atas kapal dan selanjutnya segala biaya dan risiko menjadi tanggung jawab pembeli. Sedangkan kontrak CIF, biaya dan asuransi menjadi tanggung jawab penjual, oleh karena itu segala kewajiban yang terkait dalam pengiriman agar tiba di tujuan dibayarkan oleh pembeli. Sehingga penjual memiliki hak untuk memilih perusahaan pelayaran.

Pada umumnya, eksportir lebih cenderung ingin menggunakan skema FOB, yaitu beban pengurusan pembayaran dilimpahkan kepada pelaku importir, sementara importir cenderung lebih memilih skema CIF. Di satu sisi, penggunaan skema FOB mempermudah proses administrasi yang perlu dilakukan eksportir. Tetapi dalam konteks penerapan *beyond cabotage*, hal ini turut menjadi isu karena kekuatan memilih perusahaan pelayaran berada di tangan importir. Sehingga mereka cenderung memilih angkutan laut dari negara mereka sendiri. Jika skema pembayaran ini disesuaikan, diharapkan jasa angkutan laut nasional dapat menangkap pangsa pasar ekspor impor yang lebih tinggi.

Dalam percaturan ekonomi global, *beyond cabotage* mampu menjadi jalan bagi industri pelayaran Indonesia untuk mendorong ekspor Indonesia dan melakukan ekspansi armada. Ekspansi industri pelayaran Indonesia diharapkan mendorong industri pelayaran nasional menjadi lebih efisien dan mampu bersaing di tingkat internasional. Hal ini bukan sesuatu yang mustahil karena Indonesia sebagai negara maritim berada di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik dan terdapat Selat Malaka

³⁸ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

³⁹ Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 41/PMK.04/2014, <https://tinyurl.com/4ryjwvhw>

sebagai salah satu jalur perdagangan paling sibuk di dunia. Di samping itu, Indonesia merupakan negara dengan perekonomian besar serta penduduk yang banyak. Potensi Indonesia dalam industri pelayaran juga semakin tinggi dengan adanya *Silk Road Economic Belt* yang direncanakan oleh Tiongkok untuk meningkatkan volume perdagangan melalui Selat Malaka.⁴⁰ Sehingga Indonesia sejatinya memiliki potensi yang besar untuk menjadi pusat perdagangan internasional.

Namun hingga saat ini, pelabuhan di Indonesia masih belum mampu menjadi pusat perdagangan internasional. Sedangkan negara tetangga Indonesia seperti Malaysia dan Singapura justru mampu menikmati keuntungan dari lokasi strategis. Saat ini Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Tanjung Pelepas dan Pelabuhan Klang di Malaysia masih menjadi pelabuhan tersibuk di Asia.⁴¹ Berbagai aspek, dari segi kapasitas pelabuhan, perpajakan, pembiayaan mempengaruhi hal ini. Namun dengan skala industri pelayaran Indonesia, upaya untuk menjadi jembatan dalam perdagangan internasional tidak mustahil.

2.3.1. Standar internasional kapal untuk *go global*

Saat ini Indonesia merupakan anggota tetap ISO (*International Organization for Standardization*) yang merupakan organisasi pengembang standar internasional dunia dan IMO (*International Maritime Organization*) yang merupakan badan khusus dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dan menangani masalah kemaritiman. ISO menyediakan berbagai standar yang dirancang khusus untuk industri pelayaran. Standar ISO untuk industri pelayaran berkaitan dengan ketentuan kapal, yang mengatur mengenai persyaratan, metode maupun produk perkapalan.

Ketentuan ini dikelompokkan ke dalam 3 kategori:

a. *Ship and Marine Technology*

Standar ISO di bidang ini mencakup berbagai aspek teknologi yang digunakan dalam industri pelayaran di antaranya terkait sistem navigasi, komunikasi dan peralatan keselamatan. Ketentuan ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional dan keselamatan kapal di laut. Standardisasi untuk kategori ini adalah sebagai berikut:

1. *Toughened safety glass panes for rectangular windows and side scuttles -- Punch method of non-destructive strength testing*
2. *Ships' side scuttles*
3. *Heated glass panes for ships' rectangular windows*
4. *Clear openings for external single-leaf doors*
5. *Ships' ordinary rectangular windows*
6. *Small weathertight steel hatches*
7. *Windows and side scuttles for fire-resistant constructions*
8. *Manholes with bolted covers*
9. *Weathertight single-leaf steel doors*
10. *Ship launching airbags*
11. *Bulk carriers – Construction quality of hull structure*
12. *Bulk carriers – Repair quality of hull structure*
13. *Maritime standards list*

⁴⁰ Masagus M. Ridhwan, " Analysis Of Maritime Transportation Industry And Its Implications To The Indonesia's Current Account", *Synergy On The VUCA World: Maintaining The Resilience And The Momentum Of Economic Growth* (2017), Hal. 357-408.

⁴¹ Masagus M. Ridhwan, " Analysis Of Maritime Transportation Industry And Its Implications To The Indonesia's Current Account", *Synergy On The VUCA World: Maintaining The Resilience And The Momentum Of Economic Growth* (2017), Hal. 357-408.

14. *Protective coatings and inspection method -- Part 1: Dedicated sea water ballast tanks*
15. *Protective coatings and inspection method -- Part 2: Void spaces of bulk carriers and oil tankers*
16. *Protective coatings and inspection method -- Part 3: Cargo oil tanks of crude oil tankers*
17. *Protective coatings and inspection method -- Part 4: Automated measuring method for the total amount of water-soluble*
18. *Protective coatings and inspection method -- Part 5: Assessment method for coating damages*
19. *Computer applications -- Shipboard loading instruments*
20. *Ship design -- General guidance on emergency towing*
21. *Methodology for ship launching utilizing air bags*
22. *Ceramic weld backing for marine use*
23. *Computer applications -- General principles for the development and use of programmable electronic systems in marine applications*
24. *Oil tank hatches*
25. *Hinged watertight doors*
26. *Hydraulic hinged watertight fireproof doors*
27. *Thermally toughened safety glass panes for windows and side scuttles*

b. Shipbuilding

Standar ini mengatur proses konstruksi kapal, mulai dari tahapan desain hingga tahapan produksi. ISO menetapkan pedoman untuk bahan, metode konstruksi dan teknik yang digunakan untuk memastikan bahwa kapal dibangun sesuai dengan persyaratan keselamatan dan kinerja yang ketat seperti:

1. *Indication of details on the general arrangement plans of ships*
2. *Vertical steel ladders*
3. *Guardrails for cargo ships*
4. *Ordinary rectangular windows – Positioning*
5. *Side scuttles – Positioning*
6. *Bulbous bow and side thruster symbols*
7. *Shiplines -- Numerical representation of elements of the hull geometry*
8. *Principal ship dimensions -- Terminology and definitions for computer applications*
9. *Topology of ship hull structure elements -- Part 1: Location of elements*
10. *Topology of ship hull structure elements -- Part 2: Description of elements*
11. *Topology of ship hull structure elements -- Part 3: Relations of elements*

c. Shipbuilding and marine structures

Standar ini berkaitan dengan struktur kapal dan instalasi laut lainnya. Standar ini mencakup spesifikasi teknis dalam hal desain, konstruksi, inspeksi, pemeliharaan struktur maritim untuk memastikan kekuatan, daya tahan, dan keselamatan seperti:

1. *Gaskets for rectangular windows and side scuttles*
2. *Clear-view screens*
3. *Windows and side scuttles – Vocabulary*
4. *Rungs for dog-step ladders*

Selain standardisasi oleh ISO, IMO juga membuat standardisasi di bidang industri pelayaran yang mencakup kapal, konstruksi, peralatan, awak, operasi dan pembuangan limbah. Standar yang ditetapkan oleh IMO ditentukan berdasarkan hasil konvensi internasional. Standar IMO terkait industri pelayaran di antaranya sebagai berikut:

- a. *Safety of Life at the Sea (SOLAS)* menetapkan standar minimum untuk konstruksi, peralatan, dan operasi kapal untuk memastikan keselamatan di laut.
- b. *Marine Pollution (Marpol)* mengatur pencegahan pencemaran laut oleh kapal, termasuk polusi minyak, bahan kimia, limbah, dan udara
- c. *International Gas Carrier Code (IGC Code)* menetapkan persyaratan desain, konstruksi, dan peralatan untuk kapal pengangkut gas guna meminimalkan risiko terhadap kapal, awak kapal, dan lingkungan.
- d. *Fire Safety System Code (FSS Code)* memberikan standarisasi pada peralatan keselamatan kebakaran yang akan dipasang di kapal.
- e. *High Speed Craft Code (HSC Code)* menetapkan standar keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi, termasuk feri, dan kapal penumpang.
- f. *International Safety Management Code (ISM Code)* berisi standar terkait manajemen dan pengoperasian kapal yang aman dan untuk mencegah terjadinya polusi.
- g. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* mengatur langkah-langkah keamanan untuk kapal dan fasilitas pelabuhan guna meminimalisir terjadinya ancaman dalam hal keamanan maritim.
- h. *Ballast Water Management (BWM)* mengatur pengelolaan air *ballast* kapal untuk mencegah penyebaran spesies yang bersifat invasif.

2.3.2. Tantangan memenuhi standarisasi internasional

a. Keterbatasan finansial

Biaya yang tinggi untuk memperbarui kapal, teknologi, dan pelatihan sering kali menjadi hambatan bagi pemilik kapal dan operator pelabuhan untuk memenuhi standar internasional. Selain itu, rendahnya investasi pada industri perkapalan juga menjadi penyebab kesulitan dalam pemenuhan standar internasional pada kapal. Lemahnya dukungan perbankan lokal juga menyulitkan para perusahaan pelayaran nasional untuk mengajukan pinjaman dikarenakan suku bunga bank yang tinggi hingga mencapai 12 persen per tahun.

b. Kesulitan mendapat komponen kapal yang sesuai standar internasional

Agar dapat sesuai dengan standar Internasional, kapal-kapal industri Indonesia memerlukan komponen kapal yang mendukung. Namun sayangnya $\pm$ 70-80 persen komponen ataupun material kapal masih harus diimpor. Hal ini berdampak pada ketergantungan yang tinggi terhadap komponen atau material impor. Komponen atau material impor untuk pembangunan kapal pun dikenakan bea masuk yang cukup tinggi, yaitu sebesar 5-12 persen. Hal ini mengakibatkan harga kapal buatan galangan dalam negeri menjadi relatif lebih mahal, yaitu berkisar 10-30 persen lebih mahal apabila dibandingkan dengan membeli kapal dari luar negeri.⁴²

c. Infrastruktur pelabuhan yang belum memadai

Infrastruktur pelabuhan dan fasilitas pendukung yang belum memadai menghambat implementasi standar internasional dalam industri pelayaran di Indonesia. Pelabuhan sering kali tidak memiliki peralatan canggih yang diperlukan untuk mendukung operasi kapal sesuai standar yang ditetapkan oleh SOLAS, MARPOL, dan standar lainnya. Banyak pelabuhan di Indonesia yang belum memiliki

⁴² Prasetyo, T., Buana, M., & Sulisetyono, A. "Analysis Of Local Ship Component Industry Development" 2016
<https://tinyurl.com/Saucbe5u>

fasilitas pemadam kebakaran yang sesuai dengan FSS Code atau sistem pencegahan pencemaran yang sesuai dengan MARPOL.⁴³ Teknologi yang digunakan di banyak kapal dan pelabuhan di Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan negara-negara maju, termasuk teknologi untuk mendeteksi dan memadamkan kebakaran, sistem navigasi, dan manajemen keselamatan.⁴⁴

2.3.3. Kebutuhan SDM untuk pelayaran internasional

Peningkatan pangsa angkutan air Indonesia di pasar perdagangan internasional menuntut peningkatan yang proporsional terhadap SDM maritim yang memenuhi standar internasional. Pada tahun 2015, Indonesia termasuk salah satu negara penyedia SDM maritim terbesar di dunia, menyediakan sekitar 51.237 perwira dan 92.466 rating di pasar pelayaran global. Akan tetapi, seiring dengan waktu, permintaan terhadap awak Indonesia, baik perwira maupun rating, terus menurun.⁴⁵ Kekurangan kualitas SDM pelayaran Indonesia berakar dari kesenjangan antara kemampuan lulusan sekolah pelayaran dan kebutuhan industri. Salah satu masalah utama adalah minimnya penguasaan teknologi baru, termasuk digitalisasi dan otomatisasi kapal, seperti sensor di kapal dan analisis *big data*. Sebagai contoh, banyak perusahaan pelayaran mengeluhkan rendahnya kompetensi teknis para pelaut Indonesia, terutama dalam penggunaan teknologi modern di kapal.⁴⁶

Tantangan ini diperburuk dengan kurangnya infrastruktur yang mendukung pengembangan teknologi digital di kapal, yang sering kali berada di lokasi terpencil dengan konektivitas internet terbatas. Permintaan tenaga pelaut meningkat seiring dengan berkembangnya sektor maritim, sehingga tuntutan kemampuan teknologi pelaut juga terus meningkat.⁴⁷ Salah satu masalah utama adalah kurikulum yang tidak mengikuti perkembangan teknologi maritim, seperti digitalisasi dan otomatisasi kapal. Kurikulum yang usang menyebabkan lulusan tidak memiliki keterampilan yang relevan dengan industri moderen, termasuk dalam hal penguasaan teknologi seperti *autonomous surface ships* dan analisis big data yang sudah menjadi tren global

Dari sisi pelatihan dan sertifikasi, masalah lain yang sangat krusial adalah tingginya biaya sertifikasi internasional. Sertifikasi ini sangat penting bagi pelaut yang ingin bekerja di kapal-kapal internasional, tetapi biaya sertifikasi yang tinggi menjadi penghalang besar bagi pelaut Indonesia, terutama yang berasal dari kalangan ekonomi menengah ke bawah. Kondisi ini menyebabkan SDM pelayaran Indonesia kalah bersaing dengan negara-negara tetangga seperti Filipina, yang berhasil memproduksi pelaut berkualitas dengan sistem pendidikan yang lebih efisien dan terintegrasi. Filipina dikenal memiliki sistem pelatihan yang terjangkau dan tersertifikasi sesuai dengan standar internasional, sehingga para pelautnya lebih siap pakai dan diminati oleh perusahaan pelayaran global.⁴⁸

⁴³ Statista "Average Size Of Vessels In Indonesia In 2022, By Type (In Gross Tonnage)" 2022 <https://tinyurl.com/42skuuhf>

⁴⁴ The World Bank "Connecting To Compete 2023 Trade Logistics In An Uncertain Global Economy" 2023 <https://tinyurl.com/Bdeb9be3>

⁴⁵ Wawancara Dengan Ketua Bidang Pendidikan Dan SDM Maritim INSA Juli 25, 2024

⁴⁶ Purwantomo, A. H., Hidayat, D. W., & Sukhanna, R. "Kualitas Pelatihan Dan Pendidikan Maritim Dari Sudut Pandang Taruna Dan Perwira Siswa" 2021

⁴⁷ Supriatna, D. "Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pendapatan Keuangan Di Politeknik Pelayaran Surabaya" 2022

⁴⁸ Wibisono, W. "Konstruksi Hukum Pengelolaan Kapal Latih Milik Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (Bpsdmp) Yang Berbasis Nilai Keadilan Bermartabat" 2020

2.3.4. Dukungan pemerintah untuk memenuhi standar kapal internasional

Kapal *ocean going* adalah kapal yang dapat berlayar di laut lepas dan memainkan peran penting dalam perdagangan global. Sehingga kapal *ocean going* memiliki kebutuhan bahan bakar yang besar untuk operasional mereka. Pada umumnya kapal *ocean going* berukuran besar dengan kapasitas muatan yang tinggi untuk mengangkut berbagai jenis kargo seperti kapal kontainer, kapal bahan curah (*bulk*), kapal tanker, kapal LNG dan kapal pesiar. Kapal-kapal ini dirancang untuk melakukan perjalanan jarak jauh, melintasi samudra dan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di berbagai negara.

Dukungan pemerintah menjadi aspek penting bagi industri pelayaran Indonesia untuk dapat memenuhi standar kapal *ocean going* dan memenuhi inisiatif *beyond cabotage*. Selama ini, pemerintah Indonesia telah berupaya untuk melakukan modernisasi armada angkatan laut, termasuk pengadaan kapal *ocean going* untuk keperluan militer. TNI AL memiliki beberapa kapal *ocean going* yang digunakan untuk berbagai operasi, termasuk patroli, survei hidro-oseanografi, dan penyelamatan kapal selam.⁴⁹ Kapal *ocean going* yang akan dikembangkan adalah kapal Bantu Hidro-Oseanografi (BHO). Kapal BHO akan dilengkapi dengan teknologi canggih untuk keperluan penelitian laut dan kegiatan militer lainnya.⁵⁰ Dalam konteks komersial, Indonesia memiliki armada kapal yang digunakan untuk perdagangan internasional. Namun kapal-kapal ini sering kali kurang kompetitif dibandingkan dengan kapal-kapal dari negara-negara lain, seperti Singapura dan Hong Kong. Hanya sebagian kecil dari kapal-kapal ini yang terlibat dalam operasi lintas samudra secara reguler, seperti penambahan kapal pengangkut gas (LPG) milik Pertamina.⁵¹

⁴⁹ Malufti, M. F., & Sciascia, A. "Why Indonesia Needs To Expand Its Submarine Fleet" Jan. 7, 2022 <https://tinyurl.com/Bdehauv5>

⁵⁰ Chandra, G. "Kecanggihan Kapal BHO Ocean Going Terbaru Indonesia Akan Melampaui Rigel Class, Gandeng Pabrikan Jerman: Peroleh Transfer Of Technology " 2023

⁵¹ Cnbcindonesia "PIS Tambah Dua Armada Kapal Pengangkut LPG" Mei 9, 2024 <https://tinyurl.com/4mmd8bzn>

3.

KEAMANAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN INDONESIA



Hingga saat ini, lembaga otoritas keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia masih terpisah-pisah dan belum berada di bawah satu lembaga. Di antara berbagai Kementerian dan lembaga yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia, terdapat 6 (enam) kementerian/lembaga utama yang memiliki armada/kapal patroli sebagai alat utama dalam melaksanakan tugasnya. Lembaga-lembaga tersebut adalah TNI AL, POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan/Dirjen Hubla (KPLP), Kementerian Kelautan dan Perikanan/Dirjen PSDKP, Kementerian Keuangan/Dirjen Bea Cukai, dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA). Masing-masing lembaga menjalankan operasi patroli secara mandiri berdasarkan tugas dan kewenangan yang telah ditetapkan. Keenam lembaga tersebut adalah lembaga yang memiliki kapal, namun terdapat 9 (sembilan) lembaga yang berwenang di perairan. Saat ini terdapat beberapa lembaga yang sering kali tumpang tindih dalam menjalankan fungsi mereka.

Banyaknya lembaga yang punya kewenangan di laut menyebabkan biaya tinggi bagi perusahaan pelayaran nasional karena masing-masing lembaga tersebut berhak untuk menghentikan kapal di tengah laut. Maka dari itu, diperlukan sebuah kesatuan lembaga di bawah Presiden Republik Indonesia yang bersifat *single agency multi-task* yang secara khusus bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan agar tidak terjadinya tumpang tindih terhadap penugasan *sea and coast guard*.

3.1. Perkembangan tata kelola keamanan dan keselamatan pelayaran Indonesia

Angkutan air berperan sebagai pemersatu wilayah dan bangsa Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah bertanggung jawab dalam memastikan kedaulatan dan keamanan kegiatan maritim negara melalui penegakan hukum, baik terhadap ancaman pelanggaran pemanfaatan perairan maupun dalam menjaga serta menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, wilayah perairan sebuah pelabuhan berfungsi sebagai area bagi lalu lintas kapal mencakup kegiatan ekonomi seperti pelayaran niaga, operasi kapal negara dan kegiatan pemerintah lainnya. Pengawasan yang ketat terhadap keamanan dan keselamatan angkutan air menjadi aspek yang penting untuk memastikan bahwa lalu lintas di perairan berlangsung tertib, aman, serta memberikan dampak ekonomi yang positif.⁵²

Pemerintah telah menghadirkan aparat penjamin keamanan dan kedaulatan wilayah laut Indonesia melalui angkatan laut, Akan tetapi untuk menjamin keamanan di laut diperlukan lembaga sipil dengan fungsi non-militer (nonkombatan) yang memiliki tugas khusus dalam mengawasi kegiatan domestik di wilayah perairan negara. Aparat ini harus bekerja berdasarkan hukum khusus (*lex specialis*) yang dirancang untuk mengatur dan mengawasi aktivitas di wilayah perairan pelabuhan. Dalam konteks ini, badan hukum yang ditugaskan untuk fungsi ini biasa dikenal sebagai *coast guard*, suatu badan yang berperan untuk menjalankan fungsi pengawasan dan penegakan hukum di perairan maupun di pelabuhan.

⁵² Winarno, Romanda Annas Amrullah "Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea And Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja Dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang – Undang No 17 Tentang Pelayaran)" 2020



Sejarah kelembagaan *coast guard* di Indonesia berawal sejak zaman penjajahan Belanda ketika sistem penjagaan laut dan pantai pertama kali diperkenalkan dan diatur melalui berbagai peraturan maritim yang berlaku saat itu. Pada masa Perang Dunia II, lembaga ini diintegrasikan ke dalam layanan angkatan laut pemerintah kolonial. Ketika Indonesia meraih kemerdekaan, organisasi ini mengalami berbagai perubahan signifikan dalam struktur dan fungsi, termasuk perubahan nama dan penyesuaian tugas sesuai kebutuhan nasional. Setelah pengakuan kedaulatan Indonesia pada tahun 1949, lembaga ini mengalami restrukturisasi besar-besaran untuk lebih sesuai dengan kebutuhan negara yang baru merdeka.⁵³

Dalam beberapa dekade berikutnya, lembaga ini terus beradaptasi dengan berbagai perubahan kebijakan dan tantangan yang dihadapi oleh Indonesia sebagai negara maritim. Reformasi besar terjadi dalam bentuk berbagai peraturan dan keputusan menteri yang mengatur tugas dan fungsi lembaga ini dalam penegakan hukum maritim, keselamatan pelayaran, dan perlindungan lingkungan laut. Setiap perubahan mencerminkan upaya pemerintah untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi lembaga ini dalam menjaga kedaulatan dan keamanan maritim Indonesia.

Tabel 15. Sejarah dan perkembangan kelembagaan *coast guard* di Indonesia

Tahun	Peristiwa	Nama organisasi	Dasar hukum
1939	Pembentukan organisasi penjaga laut dan pantai oleh Belanda		<i>Scheepvaart Reglement</i> LN.1882 No.115 (Peraturan Maritim), LN.1911 No.399 (Polisi Perairan). <i>Scheepvaart Ordonantie 1936/</i> Hukum Pelayaran (Stb.1936 No.700), Pasal 4 dan Peraturan 1939 Pasal 13
1942	Penjaga pantai dan lingkungan laut diterangkan dalam <i>Dienst Van Scheepvaart</i> dan <i>Government Navy</i>	<i>Dienst Van Scheepvaart, Government Navy</i>	
1950	Nama organisasi diubah menjadi Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP)	Penjaga Laut dan Pantai (DPLP)	Surat pemberitahuan Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 3 tanggal 9 Juni 1950
1952	Dinas Penjaga Laut dan Pantai diserahkan kembali kepada Jawatan Pelayaran yang diawali dengan pengalihan tugas patroli di Tanjung Uban, Pulau Bintan daerah Kepulauan Riau untuk pertimbangan terkait pengkhususan tugas tim di bidang pertahanan		

⁵³ Bayu Putro Suwito, Elfatha Borrromeu Duarte, Alfina Puspita Prayogo “Penguatan Kelembagaan Penjagaan Laut Dan Pantai Dalam UNCLOS 1982 Dan Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008” 2023

Tahun	Peristiwa	Nama organisasi	Dasar hukum
1964	Menjadi bagian dari Departemen Operasi Polisi Di Laut (OPDIL)	Departemen Operasi Polisi Di Laut (OPDIL)	
1965	Diubah menjadi Asisten Operasi Khusus Angkutan Nasional (AOKAP)	Asisten Operasi Khusus Angkutan Nasional (AOKAP)	Peraturan Menteri No. Kab 4/9/16.5.1965
1966	Diubah menjadi Biro Keselamatan Pelayaran (BKP)	Biro Keselamatan Pelayaran (BKP)	SK Menhub No. M.14/3/14 Phb, 20 Juni 1966
1966	Dilebur ke dalam Komando Satuan Operasi (KOSATOP)	Komando Satuan Operasi (KOSATOP)	SK Menhub No. Kab.4/3/14, Desember 1966
1968	Diubah menjadi Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP). Departemen Maritim berubah menjadi Departemen Perhubungan	Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP)	SK Menteri Perhubungan No. Php M.14/9/7, 24 Agustus 1968
1970	Dibentuknya DPLP dengan peraturan Dewan Angkutan Laut	DPLP	Peraturan Dewan Angkutan Laut No. Kab 4/3/4, 11 April 1970
1970	Diubah menjadi Komando Operasi Penjagaan Laut dan Pantai (KOPLP)	Komando Operasi Penjagaan Laut dan Pantai (KOPLP)	
1973	Diubah menjadi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) setingkat Direktorat	Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)	SK Menhub No.KM.14/U/plib-73 tanggal 30 Januari 1973
2008	Pengesahan UU No.17/2008 menggantikan UU No.21/1992, mengatur pembentukan Penjaga Laut dan Pantai/ <i>Sea and Coast Guard</i>	Penjaga Laut dan Pantai/ <i>Sea and Coast Guard</i>	UU No.17/2008 tentang Pelayaran

Sumber: Diolah Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan

3.2. Lembaga dengan wewenang penyidikan di Indonesia

Hingga saat ini lembaga otoritas keamanan dan keselamatan laut Indonesia masih belum di bawah satu lembaga. Lembaga dengan otoritas laut terbaru di Indonesia, Badan Keamanan Laut (Bakamla), diberikan wewenang penyelenggara keamanan dan keselamatan angkutan air oleh Presiden Joko Widodo pada 12 Februari 2020 melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 178/2014 Tentang Bakamla yang didasari oleh UU Nomor 32/2014 Tentang Kelautan. Penerbitan UU Nomor 32 Tahun 2014 ini menimbulkan dualisme nomenklatur hukum dikarenakan sebelumnya dasar hukum sektor pelayaran mengacu kepada UU Nomor 17 Nomor 2008 tentang pelayaran. Lebih dari itu, kemiripan fungsi dari Bakamla dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) menimbulkan masalah koordinasi dan efektivitas. Penugasan Bakamla memperburuk tumpang tindih peraturan dan membuat tata kelola pelayaran semakin kompleks. Hal ini karena wewenang penyidikan di laut tidak hanya berada di aparat keamanan dan keselamatan pelayaran seperti Bakamla dan KPLP, tetapi beberapa lembaga negara lain juga telah diberikan wewenang penyidikan kapal melalui peraturan-peraturan lain.

Tabel 16. Perbandingan tupoksi KPLP dan Bakamla menurut undang-undang

Aspek	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran	UU No. 32/2014 tentang Kelautan
Tugas	Pasal 277 ayat 1 1. Melakukan pengawasan keselamatan dan kemanan pelayaran 2. Melakukan pengawasan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut 3. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal 4. Pengawasan dan tertib <i>giant salvage</i>, pekerjaan di bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut 5. Pengamanan sarana bantuan navigasi pelayaran 6. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut	Pasal 61 Melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia
Fungsi	1. Mengoordinasikan kebijakan hukum penegakan hukum laut 2. Mengoordinasikan penyusunan kebijakan dan SOP penegakkan hukum laut terpadu 3. Mengoordinasikan giat penjagaan, pengawasan, pencegahan dan tindak penegakkan hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas di wilayah perairan Indonesia 4. Mengoordinasikan dukungan teknis administrasi bidang penegakkan hukum laut terpadu	1. Menyusun kebijakan nasional keamanan laut di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia 2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia 3. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan tindak pelanggaran hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia 4. Menyinerigikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait 5. Memberi dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait 6. Memberi dukungan SAR di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia 7. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional
Kewenangan	1. Melakukan patroli laut 2. Melakukan pengejaran seketika (<i>hot pursuit</i>) 3. Memberhentikan dan memeriksa kapal di laut 4. Melakukan penyidikan	1. Melakukan pengejaran seketika 2. Membawa, dan menyerahkan kapal kepada penyidik 3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan laut.

Sumber: Diolah Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan



Tabel 17. Kewenangan lembaga di wilayah laut NKRI berdasarkan undang-undang

UNDANG - UNDANG	LEMBAGA - LEMBAGA DI WILAYAH LAUT								
	TNI AL	POLRI	BAKAMLA	PPNS BEA CUKAI	PPNS IMIGRASI	PPNS KKP	PPNS KLHK	PPNS KEMHUB	PPNS ESDM
UU 5/1983 ZEEI	✓								
UU 5/1990 Konservasi	✓	✓					✓		
UU 6/1996 Perairan Indonesia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
UU 22/2001 Minyak dan Gas Bumi		✓							✓
UU 2/2002 Kepolisian		✓							
UU 34/2004 TNI	✓								
UU 17/2006 Kepabeanan		✓		✓					
UU 17/2008 Pelayaran	✓	✓						✓	
UU 6/2011 Keimigrasian		✓			✓				
UU 45/2009 Perikanan	✓	✓				✓			
UU 32/2014 Kelautan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
UU 16/2023 Landas Kontinen	✓	✓				✓			

Sumber: Diolah Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan

Dari beberapa kementerian dan/atau lembaga yang melaksanakan keselamatan, keamanan, dan penegakan hukum di laut, terdapat 6 (enam) kementerian/lembaga yang memiliki armada/kapal patroli sebagai alat penegakan hukum di laut, yakni TNI AL, Polri/Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan/Dirjen Hubla (KPLP), Kementerian Kelautan dan Perikanan/Dirjen PSDKP, Kementerian Keuangan/Dirjen Bea Cukai, dan Bakamla. Setiap lembaga memiliki mandat yang diatur oleh berbagai undang-undang yang berlaku, meliputi aspek keamanan, konservasi, pengelolaan sumber daya alam, hingga perlindungan lingkungan maritim. Oleh sebab itu, seiring dengan peningkatan aktivitas maritim di perairan Nusantara, peran dan tanggung jawab berbagai lembaga dalam mengelola dan mengawasi wilayah laut Indonesia semakin krusial. Penegakan hukum di laut yang tumpang tindih acap kali muncul sebagai dampak dari sistem yang terfragmentasi. Permasalahan terkait kewenangan, pendekatan sektoral dan operasi patroli serta penyidikan yang dilakukan berdasarkan tugas pokok dari masing-masing K/L justru mencerminkan tantangan yang belum terselesaikan dalam upaya penegakan hukum yang efektif di laut.

Tantangan dalam penegakan hukum di laut juga tidak hanya terkait dengan kelembagaan. Beberapa kementerian/lembaga, seperti KLHK, BNN, dan Kemenkumham, terkendala dalam penegakan hukum maritim yang disebabkan oleh kekurangan aset patroli. Padahal kendala utama berasal dari absennya satu institusi tunggal yang bertanggung jawab di bidang ini. Hal ini mengakibatkan penegakan hukum yang tidak merata di sektor maritim Indonesia karena terdapat kekosongan patroli sekaligus penumpukan di wilayah yang berbeda. Ketimpangan pengawasan berimbas pada kemunculan celah untuk pelanggaran hukum.

Setiap lembaga yang terlibat dalam penegakan hukum di laut melakukan operasi yang berbeda sesuai dengan tugas pokoknya masing-masing. Kementerian Kelautan dan Perikanan memiliki penyidik perikanan. Bea Cukai memiliki penyidik kepabeanan. Polri memiliki penyidik pidana di laut yang berfokus pada wilayah perairan teritorial dan KPLP bertugas sebagai penyidik pelayaran di wilayah

perairan. TNI AL memiliki wewenang yang lebih luas untuk melakukan penyidikan kasus pembajakan dan perompakan di laut, perikanan, pelayaran, pelanggaran wilayah, serta pidana yang terjadi di ZEEI. Meskipun Bakamla tidak memiliki kewenangan penyidikan, Bakamla memiliki peran penting dalam patroli, penangkapan dan penindakan terhadap dugaan pelanggaran hukum di wilayah perairan teritorial hingga perairan yurisdiksi ZEEI dan Landas Kontinen. Perbandingan tugas pokok dan fungsi lembaga yang melaksanakan kewenangan di laut dapat dilihat pada Tabel 18.

Tabel 18. Kementerian/lembaga yang memiliki kapal patroli dan kewenangannya

Lembaga	Penegakan hukum/penyidik
Kementerian Kelautan dan Perikanan	Penyidik Perikanan
Bea Cukai	Penyidik Kepabeanan
Polri	Penyidik pidana di laut yang terjadi di wilayah perairan teritorial
KPLP	Penyidik pelayaran di wilayah perairan
TNI AL	Penyidik pidana pembajakan dan perompakan di laut, perikanan, pelayaran, pelanggaran wilayah dan pidana yang terjadi di ZEEI
Bakamla	Tidak memiliki kewenangan penyidikan namun memiliki kewenangan patroli dan penangkapan/penindakan terhadap dugaan pelanggaran hukum di wilayah perairan teritorial sampai dengan perairan yurisdiksi ZEEI dan Landas Kontinen

Sumber: Diolah Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan

Beberapa sektor memiliki ranah penegakan hukum dan ketentuan pidana masing-masing. Namun perbandingan tugas pokok dan fungsi (tupoksi) lembaga yang melaksanakan kewenangan di laut mengungkapkan masalah serius yang menghambat efisiensi dan efektivitas. Koordinasi yang tidak efektif dan kewenangan yang tumpang tindih sering kali menyebabkan kebingungan dalam penegakan hukum. Permasalahan tersebut tidak hanya memperlambat tindakan terhadap pelanggaran tetapi juga menimbulkan dampak negatif yang signifikan. Salah satu contoh yang paling menonjol adalah penangkapan kapal di laut yang merugikan perusahaan pelayaran. Perbedaan pandangan antar lembaga yang berwenang mengenai yurisdiksi dan prosedur hukum menyebabkan penahanan kapal yang berkepanjangan tanpa dasar yang jelas. Hal ini mengakibatkan kerugian finansial yang besar bagi perusahaan pelayaran.⁵⁴ Tumpang tindih kewenangan antar lembaga di laut juga membuka celah bagi oknum tertentu untuk memanfaatkan situasi tersebut dan, merugikan pelaku usaha.⁵⁵ Permasalahan ini mendorong urgensi terhadap reformasi menyeluruh guna menyelaraskan peraturan dan meningkatkan koordinasi antar lembaga sehingga dapat tercipta sistem penegakan hukum yang lebih efektif dan adil di wilayah laut Indonesia.

⁵⁴ Bayu Putro Suwito, Elfatha Borrromeu Duarte, Alfina Puspita Prayogo "Penguatan Kelembagaan Penjagaan Laut Dan Pantai Dalam UNCLOS 1982 Dan Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008" 2023

⁵⁵ Kompas "Laut Kita Sarat Pungli" Juli 10, 2021 <https://tinyurl.com/2causdv3>

Tabel 19. Perbandingan tugas pokok dan fungsi lembaga yang melaksanakan kewenangan

TNI AL	
Dasar hukum	UU No. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia
Kedudukan	1. Dalam pengerahan dan penggunaan kekuatan militer, TNI berkedudukan di bawah Presiden. 2. Dalam kebijakan dan strategi pertahanan serta dukungan administrasi, TNI di bawah koordinasi Departemen Pertahanan.
Tugas	Pasal 9 Angkatan Laut bertugas: 1. Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; 2. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 3. Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; 4. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; serta 5. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.
Fungsi	1. Melaksanakan tugas di bidang pertahanan. 2. Menegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional.
Kewenangan	Kewenangan pengejaran seketika, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara seperti halnya penahanan, penyitaan sampai membuat berkas perkara berdasarkan hukum acara yang berlaku
KKP (PSDKP)	
Dasar hukum	1. UU No.31 Tahun 2004 sebagaimana terakhir diubah UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. 2. Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 69/Permen-Kp/2020 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan
Kedudukan	Dirjen PSDKP di bawah KKP
Tugas	Melaksanakan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
Fungsi	1. PPenyusunan, pemantauan, dan evaluasi rencana, program, dan anggaran, serta pelaporan dibidang pengawasan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan. 2. Pelaksanaan operasional pengawasan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan. 3. Pelaksanaan bimbingan kepada kelompok masyarakat pengawas. 4. Pelaksanaan penyiapan logistik dan pemeliharaan kapal pengawas perikanan. 5. Pelaksanaan penanganan pelanggaran pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan. 6. Pelaksanaan pengelolaan sarana dan prasarana pengawasan. 7. Pelaksanaan urusan ketatausahaan.
Kewenangan	Pengawasan, patroli, pemantauan, penyidikan tindak pidana dibidang perikanan, dan tindakan khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
Kemenhub (KPLP)	
Dasar hukum	UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Kedudukan	Direktur (dibawah Dirjen Hubla)

Tugas	Pasal 277 ayat (1): Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut; Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal; Pengawasan dan tertib giat <i>salvage</i>, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut; Pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.
Fungsi	1. Mengoordinasikan kebijakan hukum, penegakan hukum laut 2. Mengoordinasikan penyusunan kebijakan & SOP penegakkan hukum laut terpadu 3. Mengoordinasikan giat penjagaan, pengawasan, pencegahan dan tindak pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas di wilayah perairan Indonesia 4. Mengoordinasikan dukungan teknis administrasi bidang penegakkan hukum laut terpadu
Kewenangan	1. Melaksanakan patroli laut; 2. Melakukan pengejaran seketika (<i>hot pursuit</i>); 3. Memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan 4. Melakukan penyidikan.
BAKAMLA	
Dasar hukum	UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan
Kedudukan	Di bawah Presiden
Tugas	Pasal 61 Melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
Fungsi	1. Menyusun Jaknas Kamlamla di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 3. Melaksanakan jaga, pengawasan, cegah, dan tindak pelanggaran hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 4. Menyinerigikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait; 5. Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait; 6. Memberikan bantuan SAR di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan 7. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.
Kewenangan	1. Melakukan pengejaran seketika; 2. Membawa, dan menyerahkan kapal ke penyidik; dan 3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan laut 11
Kemenkeu (Bea dan Cukai)	
Dasar hukum	UU No. 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan
Kedudukan	Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (di bawah Kemenkeu)
Tugas	Merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang kepabeanan dan cukai.
Fungsi	1. Perumusan kebijakan di bidang kepabeanan dan cukai; 2. Pelaksanaan kebijakan di bidang kepabeanan dan cukai;



	3. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang kepabeanan dan cukai; 4. Pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang kepabeanan dan cukai; dan 5. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
Kewenangan	Ditjen Bea dan Cukai dapat melakukan pencegahan terhadap sarana pengangkut dan/atau barang yang diduga terkait dengan pelanggaran, pencegahan terhadap sarana pengangkut laut yang dilaksanakan dengan mencegah keberangkatan atau mencegah untuk melanjutkan perjalanan sarana pengangkut yang memuat barang impor atau ekspor illegal, dan penyidikan.
Kepolisian (POLAIRUD)	
Dasar hukum	1. UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia 2. Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 tentang Sususnan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah
Kedudukan	Bagian integral Kepolisian (subbagian pelaksana tugas pokok Polda)
Tugas	Bertugas diwilayah perairan dalam rangka memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, sebagai upaya terciptanya keamanan dalam negeri
Fungsi	Menyelenggarakan fungsi kepolisian perairan dan kepolisian udara yang mencakup perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, pemeliharaan keamanan dan ketertiban Masyarakat & penegakan hukum, patroli serta fasilitas pemeliharaan perbaikan kapal.
Kewenangan	Melakukan patroli, Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) di perairan, <i>Search and Rescue</i> (SAR) di wilayah perairan, penyidikan, penangkapan, penahanan, pengeledahan kapal, dan Bimbingan masyarakat

Sumber: Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (2024)

Konsekuensi dari tumpang tindih wewenang lembaga ini adalah penegakkan hukum yang tidak sesuai. Sebagai contoh Bakamla tidak hanya berfokus pada penegakan hukum untuk kapal penangkap ikan atau kapal penyelundupan asing, tetapi juga terkadang menangkap kapal niaga nasional. Kasus ini menyebabkan ketidakefisienan dan berpotensi mengganggu distribusi barang penting, seperti yang terjadi pada penangkapan kapal niaga Suryani pada Agustus 2024.⁵⁶ Selain itu, banyaknya instansi yang melakukan patroli di laut (TNI AL, Bakamla, KLP, Polairud, dan Bea Cukai) menyebabkan pemborosan anggaran negara dan memunculkan isu koordinasi yang lemah.

Pengendalian pelanggaran laut merupakan salah satu aspek yang diukur dalam Indeks Keamanan Laut Nasional. Pelanggaran ini mencakup pelanggaran yang dilakukan oleh kapal niaga, baik yang berbendera Indonesia maupun asing. Berdasarkan Laporan Tahunan 2023 dari Bakamla,⁵⁷ terdapat tiga instansi yang sering terlibat dalam penangkapan kapal niaga: TNI AL, Bea Cukai (Kemenkeu), dan Bakamla. Berikut adalah data terkait pelanggaran kapal niaga nasional dan asing di wilayah perairan serta yurisdiksi Indonesia.

⁵⁶ RMOL.Id "INSA Berang Kapal Ditangkap Bakamla: Kayak Tukang Palak!" Agu. 6, 2024 <https://tinyurl.com/4jj5wm5p>
⁵⁷ Bakamla.Go.Id "Laporan Kinerja BAKAMLA RI" 2023 <https://tinyurl.com/Ywndydrn>

Tabel 20. Pengendalian pelanggaran kapal niaga berbendera nasional dan asing yang ditangkap

No.	Instansi	Jumlah pelanggaran kapal niaga nasional dan kapal asing di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia	Referensi pelanggaran kapal niaga asing di seluruh wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia tertinggi per tahun (selama 5 tahun dari masing-masing Instansi)
1	TNI AL	185	289
2	Bakamla	6	27
3	Bea Cukai	318	350

Banyaknya jumlah lembaga dengan wewenang penyidikan kapal merupakan sumber dari kompleksitas industri pelayaran Indonesia. Sebagai sebuah sistem, keamanan pelayaran membutuhkan keterlibatan berbagai pihak dengan fungsi yang berjalan selaras. Sehingga dapat memastikan keselamatan, kesehatan, dan keamanan manusia, serta kelestarian lingkungan laut. Namun, Indonesia hingga saat ini masih belum fokus dalam menindaklanjuti urgensi tata kelola keamanan maritim. Persoalan ini dapat ditelusuri melalui implementasi teori Friedman yang mencakup substansi hukum, struktur kelembagaan, dan budaya hukum. Berkenaan dengan hal tersebut, terdapat beberapa aspek yang perlu diperhatikan untuk memperbaiki tata kelola keamanan maritim.

Pertama, kerangka hukum berfungsi untuk menyediakan seperangkat regulasi tentang pertahanan keamanan maritim yang komprehensif. Hal ini mencakup sumber daya yang meliputi kapabilitas, sistem pembagian wilayah, personel, dan pelatihan yang terintegrasi. Kedua, aspek kelembagaan melibatkan sinergi dan koordinasi antar lembaga negara terkait pertahanan keamanan maritim serta pelibatan sistem informasi yang efisien. Terakhir, mengandalkan undang-undang untuk membangun budaya maritim nasional yang berkarakter tunduk, patuh, dan terikat pada norma hukum sangat penting dalam tata kelola pertahanan keamanan maritim nasional. Dengan demikian, integrasi antara kerangka hukum, struktur kelembagaan, dan budaya hukum yang kuat akan memperkuat tata kelola pertahanan keamanan maritim di Indonesia.

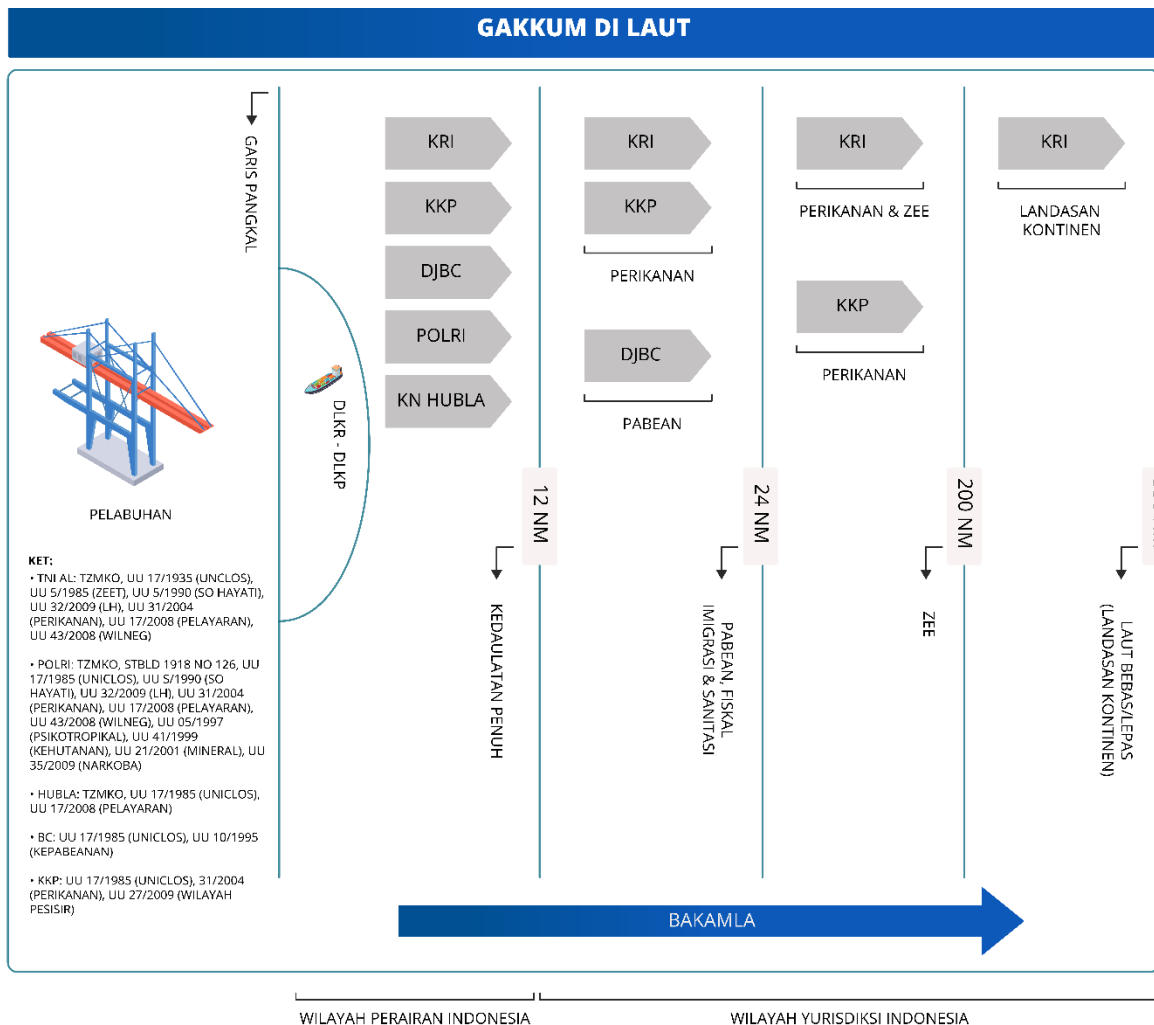
3.3. Zonasi laut dan batas kewenangan lembaga di wilayah maritim Indonesia

Dalam hal penegakan hukum di laut, terdapat 13 lembaga pemangku kepentingan yang berperan dalam menjaga keamanan dan ketertiban di perairan nasional. Dari jumlah tersebut, terdapat 7 lembaga yang memiliki satuan tugas (Satgas) patroli di laut, sementara 6 lembaga lainnya tidak memiliki satgas patroli di laut namun tetap memiliki kewenangan terkait aspek-aspek tertentu di wilayah maritim.

Lembaga penegak hukum yang memiliki Satgas patroli di laut adalah: TNI-Angkatan Laut (TNI AL), yang bertugas menjaga kedaulatan dan keamanan nasional di laut, POLRI-Direktorat Kepolisian Perairan (Polairud), yang berfokus pada penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia, Kementerian Perhubungan - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Hubla), yang bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran dan pengelolaan transportasi laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan - Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), yang berwenang dalam pengawasan kegiatan perikanan dan sumber daya laut, serta Kementerian Keuangan - Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Bea Cukai), yang mengawasi lalu lintas barang di perbatasan laut. Badan Keamanan Laut (Bakamla) juga memiliki peran penting dalam menjaga keamanan dan penegakan hukum di laut, mengoordinasikan berbagai operasi keamanan maritim lintas instansi.

Keenam lembaga ini melaksanakan patroli dan penegakan hukum di laut secara sektoral, sesuai dengan kewenangan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan masing-masing instansi. Namun, penegakan hukum di laut tidak hanya menjadi tanggung jawab lembaga yang memiliki satgas patroli. Lembaga lain seperti Kementerian Pariwisata, Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kehutanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Badan Narkotika Nasional (BNN), dan Pemerintah Daerah juga memiliki kewenangan di laut, meskipun mereka tidak melakukan patroli langsung. Kewenangan ini meliputi pengelolaan dan perlindungan terhadap sektor-sektor terkait, seperti lingkungan hidup, sumber daya energi, kesehatan, pariwisata, serta upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan lintas negara seperti narkoba.

Tabel 21. Zonasi instansi penegak hukum di laut



Sumber: Badan Keamanan Laut⁵⁸

Peta kewenangan ini menggambarkan kompleksitas koordinasi antar lembaga dalam penegakan hukum di laut Indonesia. Dalam praktiknya, diperlukan sinergi yang lebih erat untuk memastikan bahwa setiap lembaga menjalankan peran mereka secara efektif dan efisien dalam rangka menjaga kedaulatan serta keamanan laut nasional. Keamanan laut meliputi perairan nasional maupun di

⁵⁸ Maritimnews.Com "Peta Kewenangan Penegakan Hukum Di Laut" 2016 <https://Tinyurl.Com/Nwym2cxa>

wilayah yurisdiksi lainnya, sesuai dengan zonasi yang diatur dalam hukum internasional (UNCLOS) dan peraturan nasional.

1. Zona Darat:

Pelabuhan merupakan wilayah yang berada sangat dekat dengan daratan, yang umumnya di bawah pengawasan Kementerian Perhubungan (Hubla). Ini adalah titik awal yang menghubungkan laut dengan daratan, tempat pengawasan transportasi laut dilakukan. Garis Pangkal merupakan garis referensi yang digunakan untuk mengukur batas-batas maritim di laut. Semua pengukuran dari batas laut Indonesia dimulai dari garis ini.

2. Zonasi Laut:

- Laut Teritorial masuk dalam wilayah perairan Indonesia (hingga 12 mil laut dari garis pangkal). Di wilayah ini, Indonesia memiliki kedaulatan penuh, dan penegakan hukum melibatkan beberapa instansi, yaitu:
 - TNI Angkatan Laut (KRI): Bertugas mengamankan dan melindungi kedaulatan di laut, serta menjaga pertahanan nasional
 - Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP): Mengawasi dan mengelola kegiatan perikanan
 - Polri (POLAIR): Berfokus pada penegakan hukum di wilayah perairan dalam negeri
 - Dirjen Hubla Kementerian Perhubungan: Memastikan keselamatan pelayaran
 - Direktorat Jenderal Bea Cukai: Mengawasi barang-barang yang masuk dan keluar di pelabuhan, serta menangani pelanggaran bea cukai.
- Zona Tambahan (24 mil laut): Di wilayah ini, selain memiliki hak atas laut teritorial, Indonesia memiliki kewenangan terbatas untuk menegakkan aturan pabean, fiskal, imigrasi, dan sanitasi. Di wilayah ini, Indonesia memiliki kedaulatan penuh, dan penegakan hukum melibatkan beberapa instansi, yaitu:
 - TNI Angkatan Laut (KRI): Bertugas mengamankan dan melindungi kedaulatan di laut, serta menjaga pertahanan nasional
 - Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP): Mengawasi dan mengelola kegiatan perikanan
 - Direktorat Jenderal Bea Cukai: Mengawasi barang-barang yang masuk dan keluar di pelabuhan, serta menangani pelanggaran bea cukai
- Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (hingga 200 mil laut): Indonesia memiliki hak eksklusif untuk eksploitasi sumber daya alam di wilayah ini. Penegakan hukum terkait perikanan dilakukan oleh KKP, sementara TNI AL (KRI) juga bertanggung jawab menjaga keamanan laut di wilayah ini.
- Landas Kontinen (hingga 350 mil laut): Merupakan wilayah dasar laut yang Indonesia miliki hak eksploitasi atas sumber daya alam non-hayati seperti minyak bumi. TNI AL bertugas menjaga keamanan di wilayah ini.

Kemudian mengenai dasar hukum yang menjadi acuan bagi berbagai instansi dalam menjalankan tugasnya. Setiap lembaga memiliki undang-undang yang mengatur wewenang masing-masing, seperti UU tentang kelautan, perikanan, pabean, dan pertahanan negara, yaitu seperti Tabel di bawah:

Tabel 22. Instansi yang berwenang melakukan penegakan hukum di laut

No	Kegiatan	Landasan Hukum	Instansi Terkait
1	Pengawasan dan Penegakan UU di Wilayah ZEE	UU No. 5 tahun 1985	TNI AL, Kejaksaan, Pengadilan
2	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Konservasi	UU No. 5 tahun 1985	Polri, Kemenhut, KKP, Kejaksaan, Pengadilan
3	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Keimigrasian	UU No. 9 tahun 1972	Polri, Kemenhumkam, Kejaksaan, Pengadilan
4	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Pelayaran	UU No. 17 tahun 2008	Polri, Kemenhub, Kejaksaan, Pengadilan
5	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Kesehatan	UU No. 23 tahun 1992	Polri Kemenkes, Kejaksaan, Pengadilan
6	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Karantina	UU No. 16 tahun 1996	Polri. Kementan, KKP, Kejaksaan, Pengadilan
7	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Pangan	UU No. 7 tahun 1996	Polri. Kementan, Kejaksaan, Pengadilan
8	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Peredaran Psikotropika	UU No. 5 tahun 1985	Polri, Kemenkes
9	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Lingkungan Hidup	UU No. 23 tahun 1997	TNI AL, Polri, Kemeneg LH, Kejaksaan, Pengadilan
10	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Kehutanan	UU No. 41 tahun 1999	Polri, Kemenhut, Kejaksaan, Pengadilan
11	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Minyak dan Gas Bumi	UU No. 22 tahun 2001	Polri, Kemen-ESDM, Kejaksaan, Pengadilan
12	Pertahanan Negara	UU No. 3 tahun 2002	TNI AL
13	Pengawasan dan Penegakan UU di bidang Perikanan	UU No. 31 tahun 2004	TNI AL, Polri, KKP, Kejaksaan, Pengadilan

Untuk menjaga efektivitas dalam menjaga keamanan laut, diperlukan koordinasi yang baik antara berbagai instansi ini. Koordinasi dilakukan melalui operasi patroli gabungan dan pertukaran informasi intelijen untuk mencegah ancaman lintas batas yang semakin kompleks. Luasnya wilayah laut Indonesia, yang mencakup hampir dua pertiga dari total wilayah nasional, menghadirkan tantangan besar dalam pengawasan dan penegakan hukum, terutama karena wilayah ini terdiri dari banyak pulau yang tersebar luas. Patroli rutin di wilayah maritim memerlukan sumber daya yang besar, baik dari segi personel maupun infrastruktur. Penanganan setiap instansi terhadap berbagai ancaman berbeda, dari risiko keamanan seperti pencurian ikan (*illegal fishing*), sampai ke penyelundupan narkoba, perompakan, dan penyelundupan manusia membuat sulit untuk mencabut atau melebur wewenang antarinstansi.

4.

BIAYA TINGGI INDUSTRI PELAYARAN NASIONAL



Biaya tinggi yang disebabkan oleh penegakan hukum di laut yang kurang tepat oleh berbagai lembaga otoritas di laut membebani industri pelayaran nasional. Tetapi ini hanyalah satu dari beberapa faktor yang menyebabkan biaya tinggi industri pelayaran nasional. Saat ini, biaya bongkar muat dan BBM menyumbang porsi terbesar terhadap biaya operasional kapal, terutama BBM yang bisa mencapai 30 – 60 persen. Pembebasan PPN untuk kedua komponen ini akan sangat mengurangi beban operasional perusahaan pelayaran nasional. Belum lagi pajak-pajak lain, termasuk pajak-pajak terkait peremajaan kapal yang membebani perusahaan pelayaran. Selanjutnya pungutan resmi dalam bentuk Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), yang membebani industri pelayaran nasional dari tahun ke tahun dengan jumlah dan besaran yang terus meningkat. Saat ini, ada 65 jenis PNBP jasa transportasi laut yang harus ditanggung perusahaan pelayaran nasional.

Biaya-biaya tinggi ini telah membuat industri pelayaran nasional kurang menarik buat industri perbankan dan lembaga keuangan lain untuk memberikan dukungan pembiayaan. Industri pelayaran dianggap memiliki risiko yang lebih besar dari industri lain, sehingga perbankan memberikan bunga pinjaman yang lebih tinggi. Padahal perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang padat modal. Sementara industri pelayaran nasional membutuhkan dukungan pembiayaan yang baik untuk terus berkembang, memperbaiki kualitas layanan di dalam negeri dan meningkatkan peran di perdagangan internasional. UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mewajibkan pemerintah untuk memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan untuk mendukung pengembangan armada kapal. Pelaksanaan UU ini yang ditunggu-tunggu oleh industri pelayaran nasional.

4.1. Kebijakan pengembangan industri pelayaran nasional

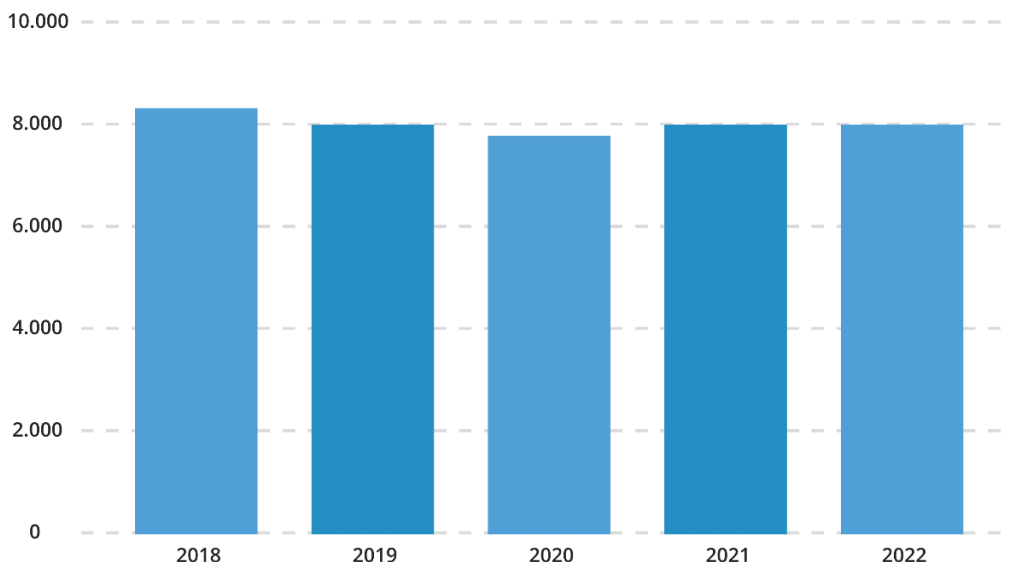
Salah satu karakteristik industri pelayaran Indonesia adalah besarnya peran BUMN dalam berbagai jasa-jasa ini, terutama jasa-jasa terkait pelabuhan. Seperti tertera dalam pasal 5 ayat 1 UU Nomor 17 Tahun 2008, pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Pembinaan dalam konteks ini berarti optimalisasi dan pemberdayaan kapasitas angkutan air Indonesia melalui instrumen pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pemerintah yang memperhatikan seluruh aspek dari sektor pelayaran.

Pada masa jabatan pertama Presiden Joko Widodo di periode 2014-2019, muncul visi pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Implementasi visi ini dimulai dengan penerbitan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Visi ini berupaya untuk mengatasi berbagai tantangan kedaulatan serta memanfaatkan posisi strategis Indonesia guna meningkatkan peran dalam perdagangan maritim global.⁵⁹ Untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia, percepatan pembangunan perumusan potensi industri pelayaran nasional menjadi sangat penting demi kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia.

⁵⁹ Staf, S., Tentara, K., Indonesia, N., "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Perspektif Keamanan Maritim Mulyadi" 2020

Terdapat dua tantangan inti industri pelayaran Indonesia, besarnya wilayah perairan Indonesia dan distribusi lalu lintas kargo yang tidak merata. Sebagai konsekuensi dari kedua masalah ini, beberapa pelabuhan mengalami kemacetan dikarenakan kapasitas yang tidak memadai, sementara beberapa pelabuhan kurang dimanfaatkan.⁶⁰

Tabel 23. Rata-rata *gross tonnage* (GT) kapal di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia



Sumber: United Nations Conference in Trade and Development (2023)

Berdasarkan Tabel 23, rata-rata kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia sepanjang tahun 2018–2022 adalah kapal dengan bobot 7.670 – 8.130 GT. Kapal dengan rata-rata bobot >7.500 GT memerlukan fasilitas pendukung seperti *crane* dan gudang agar mempercepat proses bongkar muat. Pengembangan pelabuhan merupakan aspek penting dalam meningkatkan daya saing ekonomi regional dan nasional. Permasalahan infrastruktur transportasi juga dikaitkan dengan pengelolaan yang tidak terintegrasi dan transportasi multimoda (sistem transportasi yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi) yang belum efektif.⁶¹ Buruknya kualitas infrastruktur logistik menjadi salah satu penyebab utama tingginya biaya logistik. Jika kualitas infrastruktur buruk maka akan terjadi keterlambatan dan inefisiensi dalam transportasi. Sehingga inefisiensi dapat meningkatkan waktu pengiriman dan konsumsi bahan bakar. Pada akhirnya permasalahan kualitas infrastruktur menyebabkan peningkatan biaya operasional. Oleh karena itu diperlukan peningkatan dalam kualitas infrastruktur untuk membuka peluang investasi. Peningkatan investasi akan berdampak pada peningkatan kapasitas dan efisiensi pelabuhan sehingga dapat mengurai biaya logistik secara signifikan⁶²

4.1.1. Implementasi kebijakan tol laut

Untuk menanggulangi tantangan inti ini, salah satu kunci dari kebijakan poros maritim adalah implementasi tol laut. Program tol laut ini merupakan perintis trayek-trayek pelayaran baru kepada wilayah-wilayah 3TP (terluar, terdepan, terpencil dan perbatasan) yang cenderung memiliki lalu lintas

⁶⁰ Wiko, G., Kinanti, F. M., Syafei, M., Darajati, M. R., & Sudagung, A. D. "Tanjungpura Port As An Internatio]Nal Hub Port To Improve Economic Competitiveness: An Overview From International Law" 2023

⁶¹ Safuan, S. "Kontribusi Pelabuhan Indonesia Dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional" 2023

⁶² Notteboom, T. E., & Rodrigue, J. P. "Port Regionalization: Towards A New Phase In Port Development" 2005



kargo rendah. Melalui implementasi tol laut diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di seluruh wilayah, utamanya wilayah Indonesia timur. Dengan meningkatkan konektivitas laut, distribusi barang dan jasa diharapkan menjadi lebih efisien dan merata.

Program tol laut bertujuan mengurangi disparitas harga antar wilayah serta mendorong perkembangan industri daerah melalui pengelolaan sektor unggulan yang berkelanjutan.⁶³ Keberadaan tol laut diharapkan menciptakan keseimbangan pembangunan antara Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia yang selama 30 tahun terakhir menunjukkan ketimpangan signifikan dalam kontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) nasional.

Tabel 24. Kontribusi terhadap PDB dan pertumbuhan ekonomi berdasarkan pulau di Indonesia, triwulan II tahun 2024

No.	Nama data	Kontribusi (%)	Pertumbuhan YoY (%)
1	Jawa	57,04	4,92
2	Sumatera	22,08	4,48
3	Kalimantan	8,18	5,22
4	Sulawesi	7,16	6,07
5	Bali dan Nusa Tenggara	2,84	6,84
6	Maluku dan Papua	2,70	8,45

Sumber: Badan Pusat Statistik (2024)

Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan bahwa Pulau Jawa memberikan kontribusi terbesar terhadap struktur perekonomian Indonesia, mencapai 57,04 persen dari produk domestik bruto (PDB). Kemudian diikuti dengan Sumatera dengan kontribusi sebesar 22,08 persen dan yang paling rendah terdapat pada Maluku dan Papua dengan kontribusi sebesar 2,7 persen. Pertumbuhan ekonomi pada triwulan II tahun 2024 menunjukkan peningkatan di semua kelompok pulau, meskipun ada tantangan dari pelemahan ekonomi global. Maluku dan Papua mencatat pertumbuhan tertinggi sebesar 8,45 persen, diikuti oleh Bali-Nusa Tenggara sebesar 6,84 persen. Secara keseluruhan, pertumbuhan ekonomi Indonesia pada triwulan II tahun 2024 mencapai 5,05 persen, sedikit lebih rendah dibandingkan dengan capaian 2023 yang sebesar 5,17 persen.⁶⁴ Data ini menunjukkan pentingnya kebijakan maritim yang terfokus pada peningkatan infrastruktur dan konektivitas antarpulau untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Indonesia.⁶⁵ Namun, keberhasilan program ini memerlukan pembenahan berbagai faktor penghambat. Faktor penghambat meliputi optimalisasi muatan balik, perluasan jangkauan pelayaran hingga ke pulau-pulau terpencil, serta peningkatan manajemen dan teknologi maritim. Hal ini bertujuan untuk memastikan pemerataan kesejahteraan nasional dan pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Indonesia.⁶⁶

Doktrin poros maritim bertujuan untuk mempromosikan peran ekonomi maritim dan sinergi pembangunan kelautan nasional dengan target pembangunan ekonomi, yang implementasinya termuat dalam pembangunan tol laut. Tol laut adalah upaya untuk menciptakan konektivitas laut yang efektif melalui pelayaran kapal secara rutin dan terjadwal dari wilayah barat hingga timur Indonesia.⁶⁷

⁶³ Tim Ahli Seknas Jokowi "Jalan Kemandirian Bangsa" 2014
⁶⁴ Badan Pusat Statistik, "Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan II-2024", <https://tinyurl.com/2wem7wxk>
⁶⁵ Santika, E.F., "Jawa Tetap Jadi Kontributor Ekonomi Terbesar 2023" 2024
⁶⁶ Al Syahrin, M.N., "Kebijakan Poros Maritim Jokowi Dan Sinergitas Strategi Ekonomi Dan Keamanan Laut Indonesia" 2018
⁶⁷ Bappenas "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015 (Online)" 2016
<https://tinyurl.com/Yc2emym3>

Secara sederhana, konsep tol laut menghubungkan antarpulau dan membantu akses niaga serta industrialisasi guna meningkatkan kesejahteraan rakyat dan ekonomi negara. Konsep tol laut juga diimplementasikan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran nasional dan internasional, penurunan waktu tunggu sebagai penghambat kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut.⁶⁸

Subsidi dan pembangunan tol laut diharapkan dapat mengembangkan perekonomian, pertahanan, dan kesatuan wilayah perairan Indonesia. Ide tol laut merupakan konsep untuk memperkuat jalur pelayaran yang difokuskan pada Indonesia bagian timur. Upaya menghubungkan jalur pelayaran tersebut akan mempermudah akses niaga tidak hanya bagi kawasan timur Indonesia, tetapi juga membuka akses regional dari negara-negara Pasifik bagian selatan menuju negara-negara Asia bagian timur. Realisasi ide ini dimulai dengan pembaruan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan, baik dalam skala nasional maupun internasional.⁶⁹ Selama ini, kinerja pelabuhan-pelabuhan di Indonesia belum optimal karena kendala keuangan dalam perbaikan infrastruktur. Banyak pelabuhan yang tidak sesuai dengan standar internasional, sehingga menghambat perdagangan maritim internal maupun eksternal.

Pemerintah melalui Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas merinci secara detail pembangunan tol laut selama lima tahun ke depan dalam mendukung poros maritim dunia. Adapun 24 pelabuhan itu, yakni Pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar. Pemerintah mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan, baik dalam maupun luar negeri. Kerja sama ditujukan untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.⁷⁰

Upaya pemerintah untuk lebih memperhatikan infrastruktur di Indonesia timur dan efektivitas pembangunan pelabuhan mulai terlihat setelah Kemenhub merampungkan pembangunan fasilitas di 91 pelabuhan di seluruh Indonesia, dengan 80 lokasi di wilayah timur dan 11 di wilayah barat Indonesia pada tahun 2016. Pada tahun 2016, terdapat 21 pelabuhan baru di Maluku, dengan 8 pelabuhan di Provinsi Maluku dan 13 di Maluku Utara. Pelabuhan Wasior di Kabupaten Teluk Wondama, Papua, juga telah resmi dibuka untuk memperlancar transportasi laut Indonesia. Sebagai tindak lanjut peresmian 91 pelabuhan tersebut, sebanyak 55 pelabuhan diresmikan dalam kurun waktu April hingga Juni 2016. Pembangunan pelabuhan ini mengacu pada sistem pembangunan transportasi nasional, lokal, dan kewilayahan dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan transportasi laut.⁷¹ Pemerintah melanjutkan pembangunan pelabuhan hingga saat ini, yaitu dengan penyelesaian 11 pelabuhan baru pada tahun 2024.⁷²

Untuk melanjutkan distribusi logistik ke dalam wilayah, akan tetap menggunakan kapal berbendera Indonesia. Dengan menyediakan dua pelabuhan internasional, pengawasan kapal-kapal asing yang masuk ke Indonesia juga menjadi lebih mudah. Pembatasan ini diharapkan dapat memudahkan kontrol

⁶⁸ Pangemanan, A.E., "Kebijakan Maritim Dalam Mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia" 2020

⁶⁹ Direktorat Transportasi Bappenas "Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019" 2015

⁷⁰ Hidayat, S., Ridwan, "Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan Maritime Axis Policy And Indonesian National Security: Challenges And Hope" 2017

⁷¹ Liputan 6 "Kemenhub Resmikan 21 Pelabuhan Di Maluku" 2016 <https://tinyurl.com/2p9pjyxf>

⁷² Kementerian Perhubungan, "Kementerian Perhubungan Telah Selesaikan 25 Proyek Strategis Nasional Sektor Transportasi", 2024, <https://tinyurl.com/Mfj7a99u>

TNI AL dan Bakamla dalam pengawasan keamanan laut. Strategi ini mampu meminimalkan pergerakan kapal dagang internasional yang didominasi kapal berbendera asing di wilayah dalam Indonesia dan penetrasi produk asing ke wilayah dalam Indonesia. Kontrol keamanan yang dilakukan otomatis menjadi lebih mudah. Upaya ini merupakan sinergi antara kebijakan ekonomi dan aspek pertahanan serta keamanan. Selain dua pelabuhan internasional, pemerintah juga menyiapkan enam pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong. Pembenahan dan pengembangan pelabuhan-pelabuhan tersebut harus diikuti dengan pembangunan sarana prasarana keamanan dan modernisasi peralatan militer di dalamnya.⁷³

4.1.2. Risiko dan kritik kebijakan tol laut

Meski telah berjalan beberapa tahun, keberhasilan program ini masih merupakan topik yang sering diperdebatkan. Kritik terhadap tol laut cenderung menyoroti kelengahan dalam perencanaan yang komprehensif untuk menyelaraskan pembangunan infrastruktur dan tata kelola armada tol laut yang masih kurang jelas. Kemajuan dalam aspek konektivitas dan pencapaian integrasi melalui program tol laut masih belum sepenuhnya terealisasi. Secara teori, program tol laut seharusnya dapat memanfaatkan komoditi unggulan di masing-masing daerah untuk mendorong ekspansi ekonomi. Pada kenyataan, pengucuran dana untuk pembangunan melalui tol laut masih bersifat satu arah dan efek pengganda yang seharusnya muncul di perekonomian setempat masih belum dapat dihadirkan.⁷⁴

Meskipun beberapa daerah telah berhasil terhubung dengan jalur transportasi laut, masih banyak wilayah terpencil yang tetap sulit dijangkau. Menurut laporan konektivitas wilayah terpencil 2023 dari Badan Pusat Statistik (BPS), masih terdapat 30 persen dari total wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil yang mengalami kesulitan dalam hal aksesibilitas transportasi. Sebagai contoh, pulau-pulau di bagian timur Indonesia seperti Nusa Tenggara Timur dan Maluku masih mengalami keterbatasan dalam frekuensi dan kapasitas kapal yang melayani rute-rute tersebut, yang berdampak pada distribusi barang dan disparitas harga yang signifikan.

Sebuah studi oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menunjukkan bahwa sekitar 75 persen arus barang yang keluar dari Jawa menuju wilayah timur, sementara hanya 25 persen yang kembali ke Jawa. Ketidakseimbangan ini menyebabkan pengisian kapal menjadi tidak optimal pada rute sebaliknya, sehingga mempengaruhi efisiensi biaya dan waktu pengiriman. Data terbaru dari Laporan Tahunan Kementerian Perdagangan pada tahun 2024 menunjukkan bahwa biaya distribusi di Indonesia mencapai 20% dari total harga barang, jauh lebih tinggi dibandingkan negara-negara tetangga seperti Malaysia dan Thailand yang hanya sekitar 15 persen. Faktor utama dari tingginya biaya ini adalah infrastruktur dan manajemen logistik yang kurang efisien. Berdasarkan hasil survei dari *International Labour Organization* (ILO) (2023), sekitar 40 persen infrastruktur transportasi seperti pelabuhan dan jalan raya belum memenuhi standar efisiensi operasional. Selain itu, kurangnya integrasi sistem informasi logistik dan koordinasi antara berbagai pihak juga berkontribusi pada tingginya biaya.

Infrastruktur pelabuhan kecil

Secara umum, infrastruktur pelabuhan dan fasilitas maritim di pelabuhan-pelabuhan tol laut, terutama di wilayah Indonesia timur, masih belum memadai. Misalnya, keterbatasan fasilitas bongkar muat di

⁷³ Kadar, A. "Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional" 2015

⁷⁴ Rokhmat, A., Sasana, H., SBM, N., Yusuf, E., "Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar, Jalan Provinsi, Air Bersih, Hotel, Penginapan Dan Restoran Terhadap Produk Domestik Regional Bruto" 2020

pelabuhan seperti Pelabuhan Buli di Halmahera Timur, menyebabkan kegiatan logistik menjadi lambat dan kurang efisien. Keterbatasan ini mencakup kurangnya alat berat seperti *forklift* dan *crane* yang penting untuk mempercepat proses bongkar muat barang.⁷⁵

Selain itu, rendahnya lalu lintas kargo menuju wilayah Indonesia timur merupakan masalah yang masih belum dapat diselesaikan melalui program tol laut. Tanpa adanya kargo menuju Indonesia timur yang cukup banyak, jumlah kapal yang menjadwalkan pelayaran juga terbatas. Sebagai konsekuensi, program tol laut menjadi memerlukan armada terkhusus dan gagal untuk menstimulasikan trayek baru di rute-rute perintis.

Kekurangan infrastruktur juga tidak terbatas pada pelabuhan. Wilayah Indonesia timur juga cenderung tidak memiliki infrastruktur darat yang memadai. Akibat dari infrastruktur yang tidak memadai, kargo yang diangkut menjadi macet di pelabuhan, sementara gudang penyimpanan di wilayah pelabuhan juga terbatas. Berbagai keterbatasan dan kemacetan ini menyebabkan tingginya biaya penggunaan tol laut, sehingga ketimpangan pasokan dan harga barang antara wilayah barat dan timur Indonesia tidak dapat dimitigasi.⁷⁶

Koordinasi yang Lemah Antar Lembaga

Implementasi program tol laut juga dihambat oleh kurangnya koordinasi antar lembaga, dari pemerintah pusat, sampai daerah dan kementerian-kementerian terkait. Sebagai contoh, miskomunikasi antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian BUMN sering kali menyebabkan perencanaan rute dan pengiriman barang tidak efektif. Program ini sebenarnya bertujuan untuk meningkatkan konektivitas wilayah-wilayah terpencil serta menurunkan disparitas harga, namun tanpa kerja sama yang baik antar pemangku kepentingan, rantai logistik menjadi tidak stabil dan distribusi armada menjadi tidak efisien. Selain itu, program tol laut berulang kali mengalami peningkatan jumlah trayek dan volume muatan yang tidak direncanakan, sehingga distribusi barang di wilayah tujuan pun menjadi tidak dapat dipertanggungjawabkan.

4.1.3. Industri pelayaran sebagai salah satu sumber PNBPNegara

Penerimaan negara bukan pajak (PNBP) merupakan salah satu sumber penerimaan negara untuk membiayai APBN. PNBPNdapat bersumber dari pengelolaan sumber daya alam, penerimaan dividen BUMN, pendapatan Badan Layanan Umum (BLU) dan PNBPNlainnya. PNBPNlainnya bersumber dari kegiatan pelayanan yang dikelola oleh Kementerian/Lembaga (K/L).

Sektor transportasi merupakan sektor yang vital dalam perekonomian karena menjadi tumpuan bagi industri hulu maupun industri hilir. Distorsi yang terdapat pada sektor transportasi dapat mendorong kenaikan harga. Oleh karena itu pengelolaan PNBPNdi sektor transportasi menjadi aspek penting bagi perekonomian. Pada saat ini, tarif PNBPNuntuk industri transportasi diatur melalui Peraturan Pemerintah Nomor 15/2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan.

⁷⁵ Tirto.Id "Sejauh Mana Perbaikan Infrastruktur Laut Indonesia?" 2018, <https://tinyurl.com/2t6jjurr>

⁷⁶ Bisnis.Com "Pakar Maritim Sebut Kendala Tol Laut Yang Sudah Jalan 7 Tahun" 2023 <https://tinyurl.com/4xkdwj6m>

Tabel 25. Perkembangan perubahan PP jenis dan tarif di Kemenhub

PP 14 Tahun 2000	PP 6 Tahun 2009	PP 74 Tahun 2013	PP 11 Tahun 2015	PP 15 Tahun 2016
Tentang tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada departemen perhubungan	Penambahan jenis baru sebagian besar jenis dan tarif pelayanan jasa perkerataapian	Perubahan pertama Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 6 tahun 2009 khusus untuk penyesuaian jenis dan tarif pelayanan jasa pendidikan dan pelatihan Sumber Daya Manusia	Penyesuaian tarif Penambahan jenis dan tarif Penghapusan jenis dan tarif	Penyesuaian tarif Penambahan jenis dan tarif Penghapusan jenis dan tarif

Sumber: Kementerian Keuangan (2017)

Terdapat beberapa jenis layanan yang diberlakukan PNBP oleh Kemenhub, yaitu jasa kepelabuhanan, jasa kenavigasian, jasa, perkapalan jasa konsesi, jasa transportasi lainnya, jasa non-fungsional dan penerimaan BLU. PNBP fungsional merupakan penerimaan yang berasal dari hasil pungutan negara/lembaga atas jasa yang diberikan sehubungan dengan tugas pokok dan fungsinya dalam melaksanakan fungsi pelayanan kepada masyarakat. Untuk jasa transportasi laut terdapat 65 pengelompokan jenis PNBP yang dikategorikan sebagai penerimaan fungsional, yaitu:

- **Jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial**, terdiri dari jasa pelayanan kapal (6 kelompok jenis PNBP), jasa pelayanan barang (3 kelompok jenis PNBP), jasa pelayanan sarana dan prasarana (2 kelompok jenis PNBP), pelayanan kepelabuhanan lainnya (4 kelompok jenis PNBP)
- **Jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial**, terdiri dari jasa pelayanan kapal (6 kelompok jenis PNBP), jasa pelayanan barang (3 kelompok jenis PNBP), jasa pelayanan sarana dan prasarana (1 kelompok jenis PNBP), pelayanan kepelabuhanan lainnya (4 kelompok jenis PNBP)
- **Jasa penerbitan surat izin kepelabuhanan**, terdiri dari 10 kelompok jenis PNBP
- **Jasa kenavigasian**, terdiri dari 6 kelompok jenis PNBP
- **Jasa penerimaan uang perkapalan dan kepelautan**, terdiri dari 10 kelompok jenis PNBP
- **Jasa angkutan laut**, terdiri dari 13 kelompok jenis PNBP

Terdapat berbagai perbedaan antar peraturan yang diterbitkan. Perubahan signifikan dari PP jenis dan tarif PNBP Kemenhub Ditjen Perhubungan Laut mulai terjadi dari penerbitan PP No.6 tahun 2009 ke PP No.11 tahun 2015 dan selanjutnya disempurnakan dengan PP Nomor 15 tahun 2016. Sebagai catatan bahwa PP No.74 tahun 2013 pada dasarnya hanyalah penambahan jenis PNBP terutama untuk Jenis PNBP Pendidikan dan Latihan (Diklat) serta sarana dan prasarannya. Garis besar pengaturan jenis dan tarif PNBP pada Kemenhub yang terjadi adalah:

- Pengenaan Tarif PNBP pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial (OP/KSOP)
- Pentarifan Dipungut Berdasarkan Kelas Pelabuhan
- Adanya Penambahan Jenis PNBP yakni Surat Izin Kepelabuhanan

- d. Adanya PNBPN dari Pendapatan Konsesi
- e. Adanya Jenis Tarif PNBPN yang dihilangkan
- f. Adanya Jenis Tarif PNBPN yang mengalami kenaikan dan penurunan
- g. Perubahan beberapa tarif US Dollar menjadi tarif Rupiah
- h. Perubahan satuan atas jenis PNBPN⁷⁷

Dalam PP 11 No. 2015 dan PP No. 15 tahun 2016 terdapat pemisahan jasa kepelabuhan menjadi dua, yakni jasa kepelabuhan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dan jasa kepelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Sementara itu, di PP sebelumnya, yaitu PP No. 6 Tahun 2009 dan PP No. 14 Tahun 2000, jasa kepelabuhan hanya terdapat satu klasifikasi tanpa pengklasifikasian lebih lanjut.⁷⁸

Sebagai bentuk penyempurnaan, PP No. 15 tahun 2016 memiliki pengelompokan jenis PNBPN yang lebih banyak dibandingkan PP No. 11 tahun 2015 yang hanya memiliki pengelompokan jenis PNBPN sebesar 58. Perbedaan tersebut terdapat di beberapa aspek meliputi:

- **Jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial:** Pada jasa pelayanan kapal, PP No. 11 tahun 2015 tidak terdapat kontribusi jasa pemanduan dan penundaan yang dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus (tersus) sebesar 5 persen dari pendapatan berdasarkan tarif jasa pemanduan dan penundaan kapal pada BUP terdekat.
- **Jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial:** Pada PP No. 11 tahun 2015, tidak terdapat kontribusi jasa pemanduan dalam jasa pelayanan kapal. Pada jasa pelayanan barang tidak terdapat jasa penumpukan di pelabuhan yang menggunakan aset yang dikuasai oleh penyelenggara pelabuhan (otoritas pelabuhan/OP atau kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan/KSOP). Selain itu tidak terdapat PNBPN jasa pelayanan sarana prasarana
- **Jasa penerimaan uang perkapalan dan kepelayatan:** Pada PP No. 15 tahun 2016 tidak terdapat PNBPN pengawasan kegiatan pengangkatan kerangka kapal oleh pihak ketiga. Namun pada PP No. 15 tahun 2016 ditambahkan kelompok jenis PNBPN berupa pelaksanaan audit dan penerbitan sertifikat keamanan kapal Internasional / *International Ship Security Certificate* (ISSC), pemeriksaan Teknis dan Penerbitan Dokumen Keselamatan Kapal selain Sertifikat
- **Jasa angkutan laut,:** Pada PP No. 15 tahun 2016 terdapat persetujuan pelabuhan singgah pada trayek tetap dan tidak teratur sebesar Rp100.000/kapal, persetujuan atas usulan omisi kapal pada trayek tetap dan teratur, Persetujuan atas penggantian (substitusi) kapal pada trayek tetap dan teratur, Persetujuan atas penggantian (substitusi) kapal pada trayek tetap dan teratur pengawasan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan sebesar 1 persen dari tarif jasa bongkar muat

Selain perbedaan jumlah pengelompokan jenis PNBPN, tarif PNBPN juga berubah dengan beberapa perubahan, seperti contohnya pada PP No. 15 Tahun 2016 dalam jasa pelayanan kapal terdapat jasa labuh yang dihitung dengan satuan per GT per kunjungan, sedangkan pada PP No. 11 tahun 2015 dan PP No.6 Tahun 2009 dihitung dengan satuan per GT per 15 hari. Sementara itu PP No. 11 tahun 2015

⁷⁷ Kementerian Keuangan, Laporan Akhiran Kajian Bidang Kebijakan Penerimaan Negara Bukan Pajak Dan Hibah, 2024, <https://tinyurl.com/3hywhnzb>

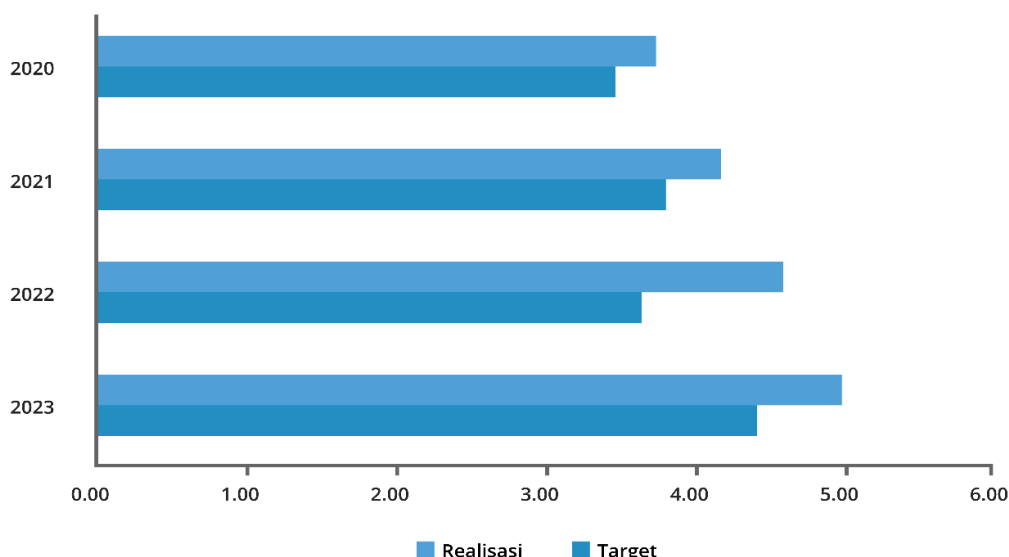
⁷⁸ Kementerian Keuangan, Laporan Akhiran Kajian Bidang Kebijakan Penerimaan Negara Bukan Pajak Dan Hibah, 2024, <https://tinyurl.com/3hywhnzb>

dan PP No.15 tahun 2016 memberikan klasifikasi lebih rinci terkait jasa labuh menyesuaikan kelas kapal yang dibagi menjadi kelas kapal 1, 2 dan 3 dibandingkan dengan PP No. 6 Tahun 2009.

Selain klasifikasi tersebut, tarif PNBP juga mengalami peningkatan. Sebagai contoh, pada tarif jasa labuh bagi kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan umum yang melaksanakan kegiatan niaga, pada PP No.6 Tahun 2009 untuk Kapal angkutan laut dalam negeri dikenakan biaya sebesar Rp40 per GT per GT per 15 hari. Sedangkan di PP No. 11 tahun, biaya tersebut sebesar Rp61, Rp55 dan, Rp50 per GT per 15 hari masing-masing untuk kapal kelas I, II, dan III. Sedangkan untuk PP No. 15 tahun 2016 tarif masih serupa namun satuan yang digunakan berubah menjadi per GT per kunjungan. Kemudian untuk pengawasan barang berbahaya untuk muatan dalam bentuk curah/*bulk*, pada PP No.11 Tahun 2015 dikenakan Rp10 per ton per muatan. Sedangkan pada PP No.15 tahun 2016 untuk muatan dalam bentuk curah/*bulk* diklasifikasikan lebih lanjut dan mengalami peningkatan tarif menjadi curah padat, curah cair dan curah gas yang masing-masing sebesar Rp25, Rp30, dan Rp35 per ton per muatan. Dengan adanya perincian klasifikasi PNBP, perubahan satuan dan peningkatan tarif maka penerimaan PNBP oleh Dirjen Hubla terus meningkat.

Pada tahun 2023 PNBP Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merupakan salah satu sumber PNBP terbesar yang dikelola Kementerian/Lembaga. Angka PNBP yang diterima oleh Kemenhub juga mengalami peningkatan dalam kurun waktu terakhir. Hampir separuh dari PNBP Kemenhub disumbang oleh PNBP dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla).⁷⁹ Oleh karena itu, PNBP dari Dirjen Hubla juga meningkat dalam beberapa tahun terakhir dan memiliki pencapaian melebihi 100 persen (Tabel 26). Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari Dirjen Hubla pada semester II tahun 2023 memiliki pencapaian sebesar 112,8 persen dari target yang ditentukan. Penerimaan PNBP pada semester II tahun 2023 sebesar Rp 4,96 triliun melebihi target sebesar 4,4 triliun.⁸⁰

Tabel 26. Perkembangan target dan realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Sumber: Kementerian Perhubungan (2024)

⁷⁹ Kementerian Keuangan, Laporan Akhiran Kajian Bidang Kebijakan Penerimaan Negara Bukan Pajak Dan Hibah, 2024, <https://tinyurl.com/3hywhnzb>

⁸⁰ Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "PNBP Ditjen Hubla Tahun 2023 Tembus 4.964 Triliun", Jan.4, 2024, <https://tinyurl.com/2m6wak5v>

Peningkatan PNBP dalam kurun waktu terakhir menjadi kabar baik untuk pemerintah dalam meningkatkan *fiscal space* untuk membiayai APBN. Namun di satu sisi, pengelolaan PNBP berpengaruh pada biaya yang dibayarkan oleh perusahaan pelayaran nasional. Hal tersebut maka dapat menimbulkan efek negatif bagi keuangan perusahaan pelayaran dan logistik nasional jika target PNBP tidak realistis terhadap situasi dan kondisi industri pelayaran. Efek negatif tersebut akan semakin parah jika industri pelayaran nasional berada dalam perekonomian yang sedang lesu.

Kementerian Keuangan melakukan studi untuk mengevaluasi pelaksanaan PNBP oleh Kemenhub yang merujuk kepada PP Nomor 15 Tahun 2016. Simulasi dilakukan menggunakan struktur biaya yang sederhana. Biaya operasional jasa transportasi laut pada dasarnya dipengaruhi oleh ukuran kapal, rute penyeberangan, dan jumlah perjalanan dalam setahun. Untuk hasil simulasi yang lebih akurat diperlukan beberapa skenario asumsi. Namun untuk menyederhanakan skenario tersebut maka biaya operasional didasarkan pada beberapa asumsi, yaitu kapal *container* berukuran 7.000 GT, 70 perjalanan per tahun, setiap perjalanan memakan waktu 35 jam, dan melintasi 3 pelabuhan. Komponen PNBP untuk angkutan laut didominasi oleh jasa kepelabuhanan dan jasa navigasi. Oleh karena itu dalam simulasi ini, biaya untuk pungutan PNBP dari biaya kegiatan jasa transportasi laut terdiri dari biaya labuh, biaya pandu, biaya tambat, biaya rambu, dan biaya tunda, dan sertifikasi.

Jika dilihat secara spesifik dalam struktur biaya industri angkutan laut (Tabel 27), biaya yang perlu dikeluarkan oleh industri pelayaran untuk membayar PNBP yaitu sebesar 5,1 persen dari total biaya. Simulasi kenaikan tarif PNBP menunjukkan bahwa kenaikan tarif PNBP berpengaruh pada peningkatan biaya PNBP yang perlu dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran nasional. Peningkatan tarif PNBP untuk semua jenis PNBP yang terkait dalam perhitungan jasa kepelabuhanan dan navigasi sebesar 50 persen meningkatkan total biaya operasi jasa angkutan laut sebesar 2,06 persen. Di samping itu, peningkatan tarif PNBP sebesar 50 persen meningkatkan proporsi biaya PNBP terhadap total biaya operasi jasa angkutan laut dari 5,1 persen menjadi 7 persen.

Tabel 27. Simulasi kenaikan tarif PNBP terhadap struktur biaya operasi jasa angkutan laut

Jenis Biaya	Baseline		Simulasi 50%	
	(Rp Miliar)	Persentase	(Rp Miliar)	Persentase
Biaya Total	41.954.547.510	100,0%	42.817.148.760	100,0%
Biaya Operasi Langsung	38.889.667.510	92,7%	39.752.268.760	92,8%
Biaya Jasa Kepelabuhanan dan Navigasi	2.124.622.500	5,1%	2.987.223.750	7,0%
BBM	25.364.360.000	60,5%	25.364.360.000	59,2%
Awak Kapal	2.137.880.000	5,1%	2.137.880.000	5,0%
<i>Repairs, Maintenance, Supply</i>	1.290.000.000	3,1%	1.290.000.000	3,0%
Sertifikasi	80.505.000	0,2%	80.505.000	0,2%
Asuransi Kapal	1.161.000.010	2,8%	1.161.000.010	2,7%
Penyusutan	3.096.000.000	7,4%	3.096.000.000	7,2%
Bunga	3.320.460.000	7,9%	3.320.460.000	7,8%
Premi ABK	279.840.000	0,7%	279.840.000	0,7%
Pemasaran	35.000.000	0,1%	35.000.000	0,1%
Biaya Operasi Tidak langsung	3.064.880.000	7,3%	3.064.880.000	7,2%

Kantor pusat	648.880.000	1,5%	648.880.000	1,5%
Pajak	2.416.000.000	5,8%	2.416.000.000	5,6%

Sumber: Kementerian Keuangan (2017)

Simulasi yang dilakukan tersebut akan terus berubah mengingat beberapa komponen dihitung berdasarkan persentase dari komponen lain seperti tarif bongkar muat yang meningkat. Sebagai contoh persetujuan atas penggantian (substitusi) kapal pada trayek tetap dan teratur pengawasan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan sebesar 1 persen dari tarif jasa bongkar muat. Kemudian seiring dengan meningkatnya aktivitas bongkar muat maka kapasitas volume muatan kapal oleh jasa angkutan laut nasional turut meningkat. Hal ini dapat membebani perusahaan jasa angkutan laut nasional untuk dapat memperoleh laba yang lebih tinggi. Hal ini dapat menghambat perusahaan jasa angkutan laut nasional untuk memiliki kapasitas keuangan yang lebih tinggi, melakukan ekspansi dan bersaing dengan perusahaan pelayaran asing yang memperoleh insentif dari negara asalnya.

Terdapat beberapa sektor yang terdampak langsung dari peningkatan tarif PNPB baik untuk jasa angkutan laut. Sektor yang terdampak merupakan sektor yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai input dari sektor tersebut. Dalam hal ini, sektor yang paling terdampak dari peningkatan tarif PNPB untuk jasa angkutan laut adalah sektor jasa penunjang angkutan. Hal ini disebabkan karena sektor tersebut berperan sebagai pelengkap dari sektor angkutan laut seperti pelayanan bongkar muat. Kemudian sektor lain yang terdampak adalah jasa pos dan kurir, jasa persewaan dan penunjang usaha, sektor pertambangan. Ketiga sektor tersebut merupakan sektor yang menggunakan jasa angkutan laut.⁸¹

Tabel 28. Dampak kenaikan PNPB jasa angkutan laut berdasarkan sektor atau produk

No	Produk/Sektor	Dampak Kenaikan
1	Jasa penunjang angkutan	0,09115%
2	Jasa pos dan kurir	0,06290%
3	Jasa persewaan dan jasa penunjang usaha	0,02350%
4	Barang-barang hasil kilang minyak dan gas bumi	0,01210%
5	Minyak bumi	0,01586%
6	Jasa profesional, ilmiah, dan teknis	0,01559%
7	Bijih nikel	0,01003%
8	Jasa angkutan udara	0,00890%
9	Bikih tembaga	0,00848%
10	Jasa konsultasi komputer dan teknologi informasi	0,00836%
11	Batubara dan lignit	0,00694%
12	Jasa angkutan darat selain angkutan rel	0,00640%
13	Jasa telekomunikasi	0,00625%
14	Jasa penyiaran dan pemrograman, film dan hasil perekam suara	0,00622%
15	Jasa angkutan sungai danau dan penyeberangan	0,00609%

Sumber: Kementerian Keuangan (2017)

⁸¹ Kementerian Keuangan, Laporan Akhiran Kajian Bidang Kebijakan Penerimaan Negara Bukan Pajak Dan Hibah, 2024, <https://tinyurl.com/3hywhnzb>

4.2. Biaya perpajakan industri pelayaran

Tata kelola perpajakan terhadap industri pelayaran memiliki dampak yang besar mengingat pentingnya industri ini untuk kelancaran pergerakan barang dan jasa di Indonesia. Di satu sisi, pajak berfungsi sebagai instrumen penerimaan negara, yang sangat vital bagi pembiayaan pembangunan dan pelayanan publik. Di sisi lain, pajak juga merupakan faktor yang membebani pelaku industri, terutama di industri pelayaran yang sudah menghadapi berbagai tantangan. Tantangan industri pelayaran nasional meliputi biaya operasional yang tinggi dan persaingan ketat. Untuk mengatasi hal ini, Kementerian Keuangan beberapa kali memperkenalkan pajak dengan tarif khusus sebagai langkah pencegahan terhadap beban yang dirasakan oleh perusahaan pelayaran nasional. Kebijakan ini diharapkan dapat mendukung pertumbuhan dan daya saing sektor pelayaran nasional.

Dua tantangan utama terkait perpajakan untuk jasa angkutan air Indonesia, secara khusus untuk industri pelayaran nasional, adalah tingginya biaya BBM kapal dan biaya bongkar muat. Jika dibandingkan dengan negara lain, sistem perpajakan Indonesia terlihat tidak lazim. Sebagai contoh, Singapura tidak memungut *goods and service tax* dari jasa kepelabuhanan seperti bongkar muat, penyimpanan dan penyandaran kapal. *Goods and service tax* merupakan pajak di Singapura yang ekuivalen PPN yang dimiliki Indonesia

4.2.1. Gambaran umum sistem perpajakan industri pelayaran

Pajak penghasilan (PPh)

Industri pelayaran nasional memiliki persaingan yang kompetitif sehingga menyebabkan margin laba perusahaan yang tipis. Di lain sisi, Indonesia memiliki pajak penghasilan (PPh) badan usaha yang relatif tinggi. Rata-rata PPh badan usaha di kawasan Asia sekitar 19,8 persen di 2023, sementara PPh badan usaha Indonesia mencapai 22 persen.⁸²

Pemerintah sudah berusaha untuk memberikan keringanan terhadap pemungutan PPh industri pelayaran nasional. Keringanan ini hadir dalam bentuk pemberlakuan PPh pasal 15 atau pemberlakuan perhitungan wajib PPh khusus. Perhitungan wajib PPh khusus ini tertuang dalam Keputusan kementerian keuangan (KMK) 416/KMK.04/1996. Keputusan ini mengenakan tarif PPh sebesar 1,2 persen terhadap pendapatan usaha dari jasa pelayaran.

Di lain sisi, pemungutan PPh khusus terhadap industri pelayaran nasional masih terbatas pada penghasilan dari jasa angkutan air. Penghasilan lain suatu perusahaan pelayaran, seperti penjualan kapal dan transaksi di luar jasa angkutan, masih terkena wajib pajak badan yang sebesar 22 persen.

Hal ini berdampak pada biaya pengadaan kapal, karena perusahaan pelayaran nasional harus menanggung pajak yang tinggi ketika melakukan pembelian kapal. Biaya pengadaan kapal juga akan terdampak oleh pemungutan pajak 22 persen terhadap pendapatan jasa keagenan kapal. Tingginya beban pajak dalam pengadaan kapal menjadi pertimbangan ketika memperhitungkan depresiasi kapal. Sebagai konsekuensi, perusahaan pelayaran di Indonesia cenderung menunda pembelian kapal baru dan memperlambat proses modernisasi armada.

⁸² Tax Foundation "Corporate Tax Rates Around The World, 2023" Desember 12, 2023 <https://tinyurl.com/42tky2cv>



Tabel 29. Penghasilan kena pajak industri pelayaran

Sumber penghasilan kena pajak	Tarif PPh	Dasar hukum
Jasa angkut barang atau orang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain	1.20%	PPh pasal 15 KMK 416/KMK.04/1996
Pendapatan keagenan kapal	22%	UU no. 7/2021 (UU HPP)
Laba penjualan kapal	22%	UU no. 7/2021 (UU HPP)
Transaksi diluar <i>freight</i>	22%	UU no. 7/2021 (UU HPP)

Sumber: Diolah dari Peraturan Perundang-Undangan

Pajak Pertambahan Nilai

Pemerintah Indonesia sudah lama mengakui beratnya komponen pungutan pajak terhadap berbagai kegiatan pelayaran, terutama PPN. Salah satu dukungan kebijakan fiskal terpenting bagi industri pelayaran nasional merupakan fasilitas pembebasan PPN jasa pelayaran yang pada awalnya muncul melalui UU Nomor 42/2009 tentang perubahan atas UU Nomor 8/1983. Lebih tepatnya, pasal 4A ayat 3 dari UU Nomor 42/2009, pemerintah menyediakan fasilitas pembebasan PPN terhadap jasa angkutan umum air. Pada waktu itu, pembebasan ini didasari oleh niat pemerintah untuk mendorong pengembangan armada angkutan nasional.

Dukungan ini melewati proses transformasi melalui penerbitan omnibus UU Nomor 7/2021 tentang harmonisasi perpajakan (HPP). Omnibus ini bertujuan untuk menyederhanakan sistem perpajakan Indonesia dan mengurangi redundansi perpajakan. Setelah penerbitan UU HPP, berbagai sektor yang menerima pembebasan PPN atas dasar Pasal 4A dialihkan, termasuk jasa angkutan air.

Dasar pembebasan PPN untuk jasa angkutan air dipindahkan ke pasal 16B ayat 1 dan ayat 1a huruf J dalam UU HPP. Akan tetapi, pasal 16B sebagai dasar pembebasan PPN berbunyi berbeda dengan pasal 4A. Pasal 4A ayat 2 menyatakan bahwa beberapa kelompok barang atau jasa terkait tidak akan dikenai PPN sama sekali. Sementara itu, pasal 16B ayat 1 menjelaskan bahwa PPN terutang tidak dipungut sebagian atau dibebaskan dari pengenaan pajak untuk sementara waktu maupun selamanya.

Pengalihan ini merupakan bagian dari reklasifikasi objek pajak pertambahan nilai. Pembebasan PPN melalui pasal 4A dalam UU HPP dikhususkan untuk kelompok barang dan jasa tertentu yang memerlukan dukungan khusus di tingkat undang-undang. Sementara itu, pasal 16B dikhususkan untuk kelompok barang dan jasa tertentu dengan nilai strategis, tetapi besaran dan jenis dari potongan atau pembebasan PPN tersebut akan ditentukan dalam peraturan turunan.

Fasilitas pembebasan PPN jasa angkutan dipindahkan kepada Perpres Nomor 49/2022 tentang pajak pertambahan nilai dibebaskan dan pajak pertambahan nilai atau pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan atas barang mewah tidak dipungut atas impor dan/atau penyerahan barang kena pajak tertentu dan/atau penyerahan jasa kena pajak tertentu dan/atau pemanfaatan jasa kena pajak tertentu dari luar daerah pabean. Lebih tepatnya, pasal 10 dari Perpres Nomor 49/2022 menetapkan jasa angkutan air sebagai salah satu kegiatan strategis yang dibebaskan dari pengenaan PPN. Pengalihan berbagai insentif perpajakan dari UU ke Perpres terkait dengan prinsip UU HPP untuk menyediakan sistem perpajakan yang lebih adaptif. Dalam konteks ini, Perpres memiliki proses administrasi yang lebih cepat dibanding UU, sehingga dasar berbagai insentif kegiatan strategis ini menjadi lebih fleksibel terhadap fluktuasi pasar.



Inkonsistensi dan inefisiensi sistem perpajakan industri pelayaran

Walaupun pemerintah sudah lama mengakui pentingnya insentif fiskal demi pemberdayaan industri pelayaran, masih terdapat berbagai inkonsistensi dan inefisiensi dalam sistem perpajakan industri pelayaran. Salah satu contoh inefisiensi ini adalah implementasi peraturan menteri keuangan (PMK) Nomor 41/PMK.03/2020. Peraturan ini memiliki tujuan baik untuk industri pelayaran, yakni pembebasan pajak masukan untuk pengadaan peti kemas melalui skema pengkreditan pajak. Akan tetapi, skema pengkreditan ini menggunakan waktu yang lama dan menjadi beban bagi perusahaan yang mengadakan peti kemas di lapangan.

Selain isu skema pengkreditan pajak, terdapat juga isu terkait unsur ketidakadilan dalam pemberlakuan PPN di industri pelayaran Indonesia. Dua komponen biaya terbesar dari kegiatan-kegiatan terkait pelayaran, biaya jasa bongkar muat dan biaya BBM, dikenakan insentif PPN yang selektif.

PP Nomor 15/2015 menyediakan fasilitas pembebasan PPN terhadap pembelian BBM untuk jasa pelayaran, tetapi fasilitas ini dikhususkan untuk angkutan laut luar negeri. Peraturan ini bahkan memungkinkan kapal-kapal asing untuk menerima pembebasan PPN selama mereka sedang menjalankan jasa angkutan laut luar negeri. Di lain sisi, tidak ada insentif PPN serupa yang diperlakukan pada perusahaan pelayaran nasional. Sebaliknya, pembelian BBM untuk perusahaan pelayaran nasional justru dikenakan pungutan pajak lain dalam bentuk pajak bahan bakar kendaraan bermotor (PBBKB).

Di waktu yang sama, berbagai jasa kepelabuhanan juga diberikan fasilitas pembebasan PPN yang dikhususkan untuk angkutan luar negeri. Hal ini tercantum dalam pasal 2 ayat 3 dari PP Nomor 74 Tahun 2015 yang menyatakan bahwa pembebasan pungutan PPN diberikan untuk jasa labuh, jasa pandu, jasa tunda, jasa tambat dan jasa bongkar muat peti kemas sejak dari kapal sampai ke lapangan penumpukan. Seharusnya, fasilitas pembebasan PPN pada jasa kepelabuhanan ini juga diperlakukan pada perusahaan pelayaran nasional karena perusahaan pelayaran nasional juga memerlukan jasa kepelabuhanan yang sama.

Perihalnya, pemberlakuan pembebasan PPN untuk pelayaran internasional didasari oleh perjanjian pajak (*tax treaty*) yang ditandatangani 41 negara.⁸³ Penjelasan ini tertuang dalam surat edaran Dirjen Pajak Nomor SE4/PJ/2020, kapal Indonesia dijamin untuk mendapatkan pembebasan PPN yang sama ketika beroperasi di salah satu dari 41 negara ini. Hal ini dikarenakan salah satu klausul dalam penandatanganan perjanjian pajak adalah penerapan asas timbal balik, anggota perjanjian diwajibkan untuk menawarkan fasilitas pembebasan PPN kepada kapal dari negara lain yang mengunjungi mereka.

Kondisi ini menunjukkan bahwa dukungan fiskal untuk jasa-jasa terkait kegiatan pelayaran Indonesia masih memerlukan dorongan dari faktor eksternal. Pemerintah Indonesia sendiri masih belum ada kemauan politik (*political will*) yang cukup untuk menyediakan insentif fiskal terhadap jasa-jasa terkait kegiatan pelayaran.

Tabel 30. Objek PPN dalam industri pelayaran

Objek pajak	Wajib pajak	Pajak lain	Potongan pajak	Dasar hukum
Jasa angkutan barang	PPN 11%		Bebas PPN	UU no. 7/2021 (UU HPP)

⁸³ DDTC “Angkutan Laut Asing Dari 41 Negara Ini Bisa Bebas PPN Di Indonesia” Feb. 17, 2020
<https://tinyurl.com/Mr2n7mtw>

				Perpres 49/2022
Jasa angkutan umum	PPN 11%		Bebas PPN	UU no. 7/2021 (UU HPP) Perpres 49/2022
Jasa bongkar muat	PPN 11%		Dibebaskan untuk angkutan luar negeri	UU no. 7/2021 (UU HPP) PP Nomor 74/2015
Jasa charter/sewa kapal	PPN 11%		0% dengan Surat Keterangan Tidak Dipungut (SKTD) PPN	UU no. 7/2021 (UU HPP)
Pembelian BBM	PPN 11%	PBBKB 5%-10%	Dibebaskan untuk angkutan luar negeri	UU no. 7/2021 (UU HPP) UU No. 28/2009 PP No. 15/2015
Pembelian peti kemas	PPN 11%		Skema pengkreditan pajak masukan	UU no. 7/2021 (UU HPP) PP No. 49/2022

Sumber: Diolah dari Peraturan Perundang-Undangan

Selain inkonsistensi dalam PPN perusahaan pelayaran nasional, inkonsistensi sistem perpajakan Indonesia juga dapat terlihat dalam kasus pengenaan pajak bumi dan bangunan (PBB). Merujuk pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 234/PMK.03/2022 pasal 9 ayat 1, objek pajak PBB meliputi konstruksi teknik yang ditanam atau dilekatkan secara tetap pada bumi. Pengertian sistem perpajakan Indonesia terhadap kalimat ini mencakup pelekatan yang bersifat sementara dan bahkan konstruksi teknik yang berada diatas air. Oleh karena itu, fasilitas penyimpanan terapung diinterpretasi sebagai objek pajak bumi dan bangunan (PBB). Fasilitas penyimpangan terapung meliputi *Floating Storage and Offloading (FSO)*, *Floating Production System (FPS)*, *Floating Processing Unit (FPU)*, *Floating Storage Unit (FSU)*, *Floating Production Storage and Offloading (FPSO)*, dan *Floating Storage Regasification Unit (FSRU)*

Implementasi PBB pada kapal tersebut dirasa kurang tepat karena unit penyimpanan seperti FSO dan FSU hanya melekat di bumi secara sementara. Kapal merupakan unit terapung bersifat dinamis dan dapat dipindahkan sesuai dengan kebutuhan operasional pemilik unit. Karakteristik terapung dan dinamis ini sangat kontras dengan contoh objek pajak PBB seperti jaringan pipa dan jaringan kabel di bawah air lain yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 234/PMK.03/2022 pasal 9 ayat 2. Kedua contoh tersebut tertanam di bawah dasar laut dan tidak dapat berpindah lokasi.

Untuk dapat bersaing dengan insentif pajak kapal asing, pemerintah perlu menyediakan fasilitas pembebasan pungutan berbagai jenis pajak. Tentu saja penyetaraan sistem perpajakan tidak berlaku satu arah. Pemerintah juga dapat memperkuat tata kelola pemungutan pajak di sektor lain, kegiatan kapal asing, untuk menangkap potensi penerimaan pajak yang selama ini tidak maksimal. Seharusnya, kapal asing di kenakan pajak penghasilan sebesar 2,64 persen menurut PPh pasal 15. Tetapi, mekanisme pemungutan pajak Indonesia dinilai kurang efektif terhadap perusahaan layar asing.

Jika merujuk ke penerapan di negara lain, seperti contohnya Vietnam, surat persetujuan berlayar (SPB) atau perizinan lain tidak akan diterbitkan selama wajib pajak kapal asing tidak membayar pajak terutang mereka.⁸⁴ Skema seperti ini akan lebih efektif dibanding pelaporan mandiri (*self assessment*) karena kapal asing akan diperlukan untuk membuktikan pembayaran pajak mereka sebelum mereka

⁸⁴ Wawancara Dengan Ketua Bidang Advokasi Perpajakan Dan Kepabeanan INSA, 26 Juli 2024

dapat beroperasi di perairan Indonesia. Apabila skema SPB ini tidak diberlakukan maka Dirjen Hubla dan Dirjen Pajak perlu berkoordinasi secara efektif untuk dapat memaksimalkan penerimaan pajak.

Keringanan PPN dan peningkatan pemungutan pajak terhadap kapal asing merupakan dua kebijakan fiskal dengan prioritas paling tinggi untuk pemberdayaan industri pelayaran nasional. Tetapi otoritas pajak negara masih perlu melakukan peninjauan kembali terhadap kesesuaian beberapa interpretasi objek pajak industri pelayaran, terutama interpretasi unit penyimpanan terapung sebagai objek pajak PBB. Otoritas pajak perlu meninjau ulang justifikasi unit penyimpanan terapung sebagai objek pajak PBB. Apabila pembebanan PBB untuk kapal penyimpanan terapung dinilai layak, Otoritas pajak masih perlu memberikan klarifikasi atas dasar hukum PBB agar lebih konsisten.

Pada dasarnya tujuan utama dari penyesuaian sistem perpajakan industri pelayaran Indonesia adalah untuk pemberdayaan industri pelayaran nasional. Tujuan pemberdayaan industri pelayaran ada dua, yakni untuk meningkatkan kualitas industri pelayaran nasional dan meningkatkan pangsa kapal Indonesia di industri pelayaran internasional. Pada saat ini, salah satu hambatan terbesar daya saing industri pelayaran Indonesia adalah akses pembiayaan yang terbatas. Sebagai perbandingan, perbankan Indonesia cenderung memberikan pinjaman dengan bunga tinggi mencapai dua digit dan tenor di bawah 5 tahun kepada perusahaan pelayaran.⁸⁵ Sementara bank-bank Singapura menawarkan bunga dengan tarif SIBOR, antara 3,5 persen sampai 4 persen di tahun 2024, dan tenor lebih dari 10 tahun untuk perusahaan pelayaran.

Persaingan industri pelayaran internasional lebih kompetitif dibandingkan industri pelayaran nasional. Perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia diharapkan untuk mengimbangi perusahaan pelayaran dari Amerika Serikat, China, Singapura, yang memiliki biaya operasional rendah dan mendapatkan dukungan fiskal dari negara masing-masing. Tarif pajak yang tinggi akan menyulitkan perusahaan angkutan laut nasional untuk menawarkan jasa angkutan laut dengan harga yang kompetitif. Lebih dari itu, tarif pajak yang tidak sesuai juga akan berimbas terhadap lalu lintas laut dalam negeri dan menaikkan biaya logistik nasional.

4.3. Sentimen investasi industri pelayaran

Perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang padat modal. Perusahaan beroperasi dengan membutuhkan modal yang tinggi baik untuk modal kerja maupun investasi. Modal kerja tersebut digunakan untuk membiayai pengeluaran operasional kapal seperti bahan bakar minyak (BBM), kru kapal, jasa kepelabuhanan dan pajak. Pengeluaran operasional kapal tentunya tidak berjumlah sedikit karena mesin kapal beroperasi setiap waktu, baik ketika sedang berlayar maupun berlabuh.

Selain tingginya modal operasional, perusahaan pelayaran juga memerlukan modal awal investasi yang tinggi untuk pengadaan kapal, baik melalui pembelian kapal, maupun penyewaan atau galangan kapal. Kemudian perusahaan pelayaran masih perlu melakukan pemeliharaan kapal. Modal tersebut akan terus bergulir seiring dengan berkembangnya permintaan terhadap angkutan air, baik dari segi teknologi kapal maupun segi evolusi regulasi pelayaran.

Pada umumnya, perusahaan pelayaran nasional memperoleh modal dari skema kredit. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa hal, seperti kemudahan untuk mengakses kredit maupun latar belakang historis Indonesia yang lebih banyak bertumpu pada perbankan untuk pembiayaan. Kredit tersebut dapat diakses melalui lembaga keuangan bank maupun non bank. Jenis pembiayaan ini yang relatif

⁸⁵ Wawancara Dengan Ketua Bidang Hukum Dan Regulasi Pelayaran INSA, 24 Juli 2024

mudah dijangkau oleh seluruh perusahaan pelayaran nasional, dari yang berskala kecil hingga berskala besar. Namun pelbagai kendala yang meningkatkan biaya operasional pelayaran Indonesia menyebabkan lembaga perbankan Indonesia untuk menilai armada angkutan nasional sebagai investasi dengan profil risiko tinggi.

Peran lembaga keuangan dalam pemberdayaan kapal sangat penting. Pada UU Nomor 17 tahun 2008 dijelaskan bahwa pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait, termasuk fasilitas pembiayaan. Pemerintah juga, melalui pasal 57, diwajibkan untuk mendukung pemberdayaan industri, termasuk akses terhadap pembiayaan.

Namun hingga saat ini, dukungan pembiayaan dari pemerintah belum dapat dirasakan. Padahal penerapan asas *cabotage* membutuhkan dana yang tidak sedikit. Pada saat memulai asas *cabotage*, banyak perusahaan Indonesia yang menyewa kapal asing. Dengan adanya asas *cabotage*, maka perusahaan pelayaran nasional diharuskan untuk memiliki kapal sendiri. Di sisi lain, harga kapal baru relatif mahal. Maka dari itu Di samping itu, industri pelayaran nasional juga dituntut untuk mengikuti regulasi dari *International Maritime Organization* (IMO). Salah satu contohnya pada tanggal 8 September 2017, IMO mewajibkan kapal konvensi untuk menggunakan *ballast water system* (BWS) guna menjaga ekosistem perairan dari spesies invasif dari wilayah perairan lain. Instalasi teknologi BWS pada kapal membutuhkan biaya yang tidak sedikit dan membutuhkan waktu beberapa tahun.

Sementara itu, beberapa negara telah memberikan fasilitas pembiayaan khusus untuk industri pelayaran. Di Singapura terdapat *shipping trust* untuk pembiayaan kapal. Selain itu terdapat *shipping funds* di Inggris yang dikelola oleh firma-firma di bidang *fund management* dan *direct investment* untuk sektor pelayaran.⁸⁶

Sebagai lembaga yang memiliki fungsi lembaga perantara keuangan, bank menghimpun dana dari masyarakat dan menyalurkan dana kepada pihak yang membutuhkan dan menyalurkan dana kepada pihak yang membutuhkan. Oleh karena itu dalam penyaluran dana, bank harus mengutamakan prinsip kehati-hatian (*prudent*) agar dana yang dikelola dapat disalurkan kepada masyarakat secara efektif. Bank perlu melakukan penilaian atas kemampuan dan segala risiko yang debitur sebelum menyalurkan kredit karena bank memerlukan kepastian atas pembayaran hutang secara periodik. Sebagai bentuk proteksi terhadap dana yang disalurkan, bank mewajibkan adanya agunan. Agunan diperlukan sebagai bentuk pencegahan atas risiko kredit macet yang dapat dialami oleh debitur.

Maka dari itu salah satu aspek penting dalam pembiayaan kapal adalah ketentuan agunan yang disebut sebagai hipotek kapal. Berdasarkan KUH Perdata pasal 1162, hipotek adalah suatu hak kebendaan atas barang tak bergerak yang dijadikan jaminan dalam pelunasan suatu perikatan.⁸⁷ Dalam rangka pemberdayaan angkutan laut, pemerintah mengatur hipotek kapal dalam UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Melalui undang-undang ini pemerintah berupaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya. Pada pasal 1 ayat 12, hipotek kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.

⁸⁶ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

⁸⁷ KUH Perdata, <https://tinyurl.com/P6n7zc5b>

Selengkapnya, Pasal 60 dalam UU Pelayaran menegaskan bahwa:

1. Kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal.
2. Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.
3. Setiap akta hipotek diterbitkan 1 (satu) Grosse akta hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek.

Berdasarkan pasal 61 ayat 1 maka kapal dapat dibebani lebih dari 1 hipotek. Selain ketentuan mengenai hipotek kapal, UU pelayaran juga mengatur perihal penahanan. Pada pasal 222, Syahbandar dapat melakukan penahanan kapal di pelabuhan atas perintah pengadilan jika kapal yang bersangkutan dengan perkara pidana maupun perdata. Dengan adanya penahanan kapal, kreditur yang telah memperoleh wewenang dari pengadilan melalui *prejudgement attachment* dapat menahan kapal sebagai jaminan sebelum proses gugatan berlangsung sehingga debitur terdorong untuk menyelesaikan sengketa dengan segera guna melepaskan kapal yang telah dilakukan penahanan.⁸⁸

Meskipun UU Pelayaran telah menjabarkan hipotek kapal dan penahanan kapal namun hingga saat ini belum terdapat aturan turunan khusus terkait pelaksanaan dari penahanan kapal sehingga banyak pihak masih belum memahami dan berani melakukan penahanan kapal.⁸⁹ Hal ini menyebabkan bank masih relatif enggan dalam menyalurkan dana kepada perusahaan pelayaran nasional yang menganggap bahwa industri pelayaran merupakan industri berisiko tinggi. Risiko tinggi ini dilatarbelakangi oleh beberapa aspek. Pertama, dalam industri perkapalan waktu yang dibutuhkan untuk memulihkan biaya awal suatu investasi (*payback period*) tidak sebentar. Harga kapal yang tidak murah butuh waktu 10 hingga 15 tahun untuk memulihkan biaya awal investasi.⁹⁰

Setelah itu, kapal harus melalui fase pemeliharaan secara rutin untuk menjaga mesin dari kerusakan dan karat. Peremajaan kapal merupakan hal yang esensial dalam industri perkapalan karena hal tersebut menyangkut keselamatan bagi seluruh awak kapal. Selain itu, peremajaan kapal juga mencegah depresiasi kapal berlangsung lebih cepat. Bagi industri yang perlambatan depresiasi kapal menjadi kunci secara akuntansi bagi industri transportasi termasuk angkutan laut dalam meningkatkan kinerja performansi perusahaan. Oleh karena itu kapal membutuhkan belanja modal (*capex*) yang tidak sedikit dan harus dilakukan secara rutin. Dengan adanya peremajaan kapal secara rutin maka industri galangan kapal Indonesia juga dapat tumbuh. Maka dari itu pembiayaan yang digunakan untuk peremajaan kapal memiliki dampak yang luas baik bagi industri pelayaran nasional.

Di samping itu, aktivitas kapal bergantung pada kontrak dengan klien. Kontrak tersebut tidak dapat dilakukan secara mendadak karena pelayaran kapal membutuhkan persiapan, baik dari segi bahan bakar hingga kru. Jika terdapat kebutuhan mendadak maka akan sangat sulit bagi perusahaan pelayaran nasional memenuhi permintaan tersebut. Durasi kontrak turut mempengaruhi operasional kapal. Jika kontrak kapal hanya berdurasi singkat (< 1 tahun), maka jaminan kepastian untuk

⁸⁸ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

⁸⁹

⁹⁰ Wawancara Dengan Ketua Bidang Hukum Dan Regulasi Pelayaran INSA, 24 Juli 2024

pembayaran utang juga singkat. Sehingga perusahaan pelayaran nasional akan susah memperoleh jaminan kepastian untuk membayar modal kerja yang diberikan oleh bank.⁹¹

4.3.1. Situasi perbankan Indonesia

Industri keuangan Indonesia telah mengalami perbaikan yang signifikan semenjak krisis moneter 1998. Lembaga keuangan bank maupun lembaga keuangan non bank menjaga yang digunakan dalam memitigasi berbagai risiko. Pada Juli 2024 suku bunga acuan, *BI Rate*, sebesar 6,25 persen. Angka ini jauh berbeda dengan suku bunga acuan pada tahun 2008 saat pemerintah Indonesia memberlakukan asas *cabotage* pertama kali, yaitu sebesar 9,5 persen. Penurunan angka suku bunga acuan tersebut menjadi pertanda bahwa biaya pembiayaan Indonesia telah menurun.

Meskipun suku bunga acuan telah menurun, suku bunga acuan Indonesia masih lebih tinggi dibandingkan dengan berbagai negara. Jika dibandingkan dengan beberapa negara maju seperti Amerika dan Singapura, suku bunga acuan Indonesia masih memiliki selisih yang cukup tinggi. Pada bulan Juli 2024, berdasarkan data yang dipublikasi oleh Monetary Authority of Singapore suku bunga acuan Singapura (*3-Month Compounded Singapore Overnight Rate Average*) hanya sebesar 3,64 persen. Sedangkan suku bunga acuan Amerika 5,33 persen (*Effective Fed Funds Rate*) berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Federal Reserve Bank of New York. Jika dibandingkan dengan negara berkembang suku bunga Indonesia juga masih memiliki selisih tinggi dibandingkan salah satunya dengan Malaysia (*Overnight Policy Rate*), yaitu sebesar 3 persen berdasarkan data dari Bank Negara Malaysia.

Perbedaan suku bunga acuan Indonesia dengan beberapa negara dipengaruhi oleh banyak faktor. Tingkat inflasi yang tinggi di Indonesia membuat Bank Indonesia perlu menetapkan suku bunga yang lebih tinggi agar tingkat inflasi Indonesia terkendali. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, pada tahun 2023 tingkat inflasi Indonesia berada di angka 2,6 persen. Angka ini lebih rendah dibandingkan angka inflasi Indonesia yang mencapai 5,71 persen pada bulan Oktober 2022. Meski demikian, tingkat inflasi Indonesia masih lebih tinggi dibandingkan Malaysia sebesar 2,5 persen berdasarkan data dari Bank Negara Malaysia.

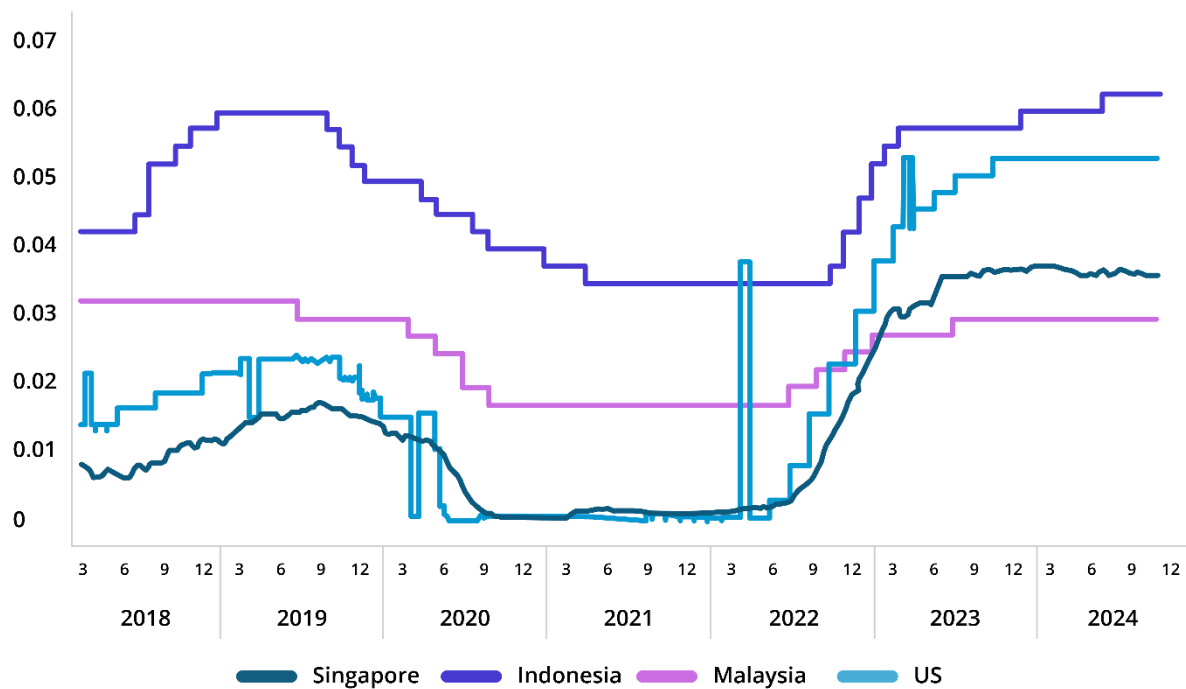
Selain tingkat inflasi, lembaga keuangan bank di Indonesia masih belum efisien dalam menghasilkan keuntungan dari penyalutan kredit. Untuk mengukur efisiensi perbankan menggunakan *Net Interest Margin* (NIM), yaitu rasio yang mengukur selisih antara pendapatan bunga yang dihasilkan oleh bank dan jumlah bunga yang dibayar kepada pemberi pinjaman. Berdasarkan data dari Otoritas Jasa Keuangan, pada bulan Mei 2024 NIM sebesar 4,65 persen. Sementara itu pada tahun 2023 NIM Malaysia hanya sebesar 2.07 persen.⁹²

⁹¹ Wawancara Dengan Wakil Ketua Umum INSA, 25 Juli 2024

⁹² RAM Holdings, "RAM Ratings: Bank Margins Battered In 2023", <https://tinyurl.com/4p9ry9ym>



Tabel 31. Perkembangan suku bunga acuan di berbagai negara



Sumber: Data Olahan

Meskipun perbankan Indonesia masih belum efisien dalam menghasilkan laba, pada tahun 2023 perbankan Indonesia mengalami perbaikan kinerja. Pertumbuhan kredit perbankan mencapai 10,38 persen. Perbaikan kinerja juga diikuti oleh risiko kredit perbankan Indonesia yang menurun semenjak pandemi covid-19. *Non performing loan* (NPL) atau kredit macet sebesar 2,19 persen telah menurun dibandingkan tahun 2022 sebesar 2,44 persen. Dengan adanya perbaikan dalam kualitas kredit yang disalurkan perbankan, likuiditas perbankan Indonesia mengalami peningkatan. Sehingga *risk appetite* perbankan dalam menyalurkan kredit juga meningkat. Hal ini bisa menjadi angin segar bagi perusahaan pelayaran nasional untuk mengakses kredit dengan lebih mudah.⁹³

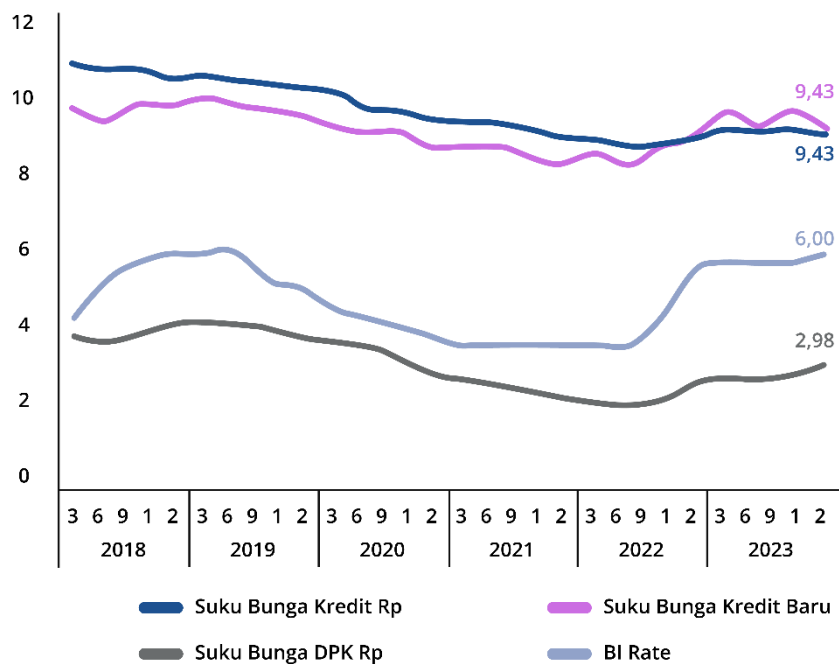
Selain kinerja perbankan yang membaik, ekosistem pembiayaan di Indonesia juga terlihat mengalami perbaikan dibandingkan sebelum pandemi covid-19. Di satu sisi, suku bunga acuan saat ini relatif tinggi dibandingkan beberapa negara tetangga, yaitu 6,25 persen. Namun suku bunga kredit telah menurun dari kisaran 12 persen pada tahun 2018 menjadi 9,43 persen pada tahun 2023. Hal ini menunjukkan bahwa perbankan menawarkan suku bunga yang lebih kompetitif untuk industri.

Secara lebih terperinci, suku bunga dasar kredit yang ditawarkan oleh beberapa bank besar di Indonesia berada di bawah rata-rata suku bunga kredit Indonesia. Beberapa bank besar di Indonesia menawarkan suku bunga kredit korporasi di kisaran angka 8 persen. Hal ini menjadi kabar baik bagi industri karena suku bunga dasar kredit di Indonesia telah mencapai *single digit*. Dengan adanya perbaikan kinerja perbankan di Indonesia maka suku bunga kredit mampu menurun agar pembiayaan di Indonesia lebih murah dan iklim pembiayaan di Indonesia menjadi lebih kondusif.

⁹³ Bank Indonesia, Kajian Stabilitas Keuangan No.42, Maret 2024, <https://tinyurl.com/j8mmazpn>



Tabel 32. Perkembangan suku bunga kredit dan DPK



Sumber: Bank Indonesia (2024)

Tabel 33. Suku Bunga Dasar Kredit Bank Umum Konvensional Mei 2024

No.	Nama bank	Kredit korporasi	Kredit ritel
1	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk.	8,05%	8,30%
2	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk.	8,00%	8,25%
3	PT Bank Central Asia Tbk.	7,90%	8,10%
4	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk.	8,05%	8,30%
5	PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk.	8,04%	8,30%
6	PT Bank CIMB Niaga Tbk.	8,25%	9,00%
7	PT Bank Permata Tbk.	8,50%	9,00%
8	PT Bank OCBC NISP Tbk.	8,25%	9,00%
9	PT Bank Panin Tbk.	8,33%	8,55%

Sumber: Otoritas Jasa Keuangan (2024)

Tabel 34 menunjukkan bahwa, pada tahun 2023, industri pengangkutan merupakan salah satu industri dengan pertumbuhan penjualan yang tinggi mencapai 9,81 persen. Angka ini jauh lebih tinggi dari pertumbuhan penjualan secara agregat, yaitu sebesar 1,74 persen. Selain itu, kemampuan industri pengangkutan dalam mencetak laba juga meningkat drastis, yaitu sebesar 16,51 persen. Angka ini menunjukkan adanya peningkatan produktivitas dari modal yang dimiliki untuk industri pengangkutan untuk mencetak laba.



Tabel 34. Kinerja penjualan, profitabilitas dan capex korporasi menurut sektor

Sektor	Pertumbuhan Penjualan (%yoy)					Tren 2020-2023	Kontribusi Penjualan (%)	Return on Equity (%)					Tren 2020-2023	Pertumbuhan Copex (%yoy)					Tren 2020-2023
	2020	2021	2022	2023				2020	2021	2022	2023			2020	2021	2022	2023		
	Des	Des	Des	Jun	Des			Des	Des	Des	Jun	Des		Des	Des	Des	Jun	Des	
Pertanian	11,03	37,87	14,59	-2,87	-2,41		-0,11	4,80	11,18	14,52	8,29	4,75		-19,66	-9,08	32,15	3,75	2,20	
Pertambangan	-17,55	44,96	67,33	32,24	-9,52		-1,59	3,71	22,67	36,93	29,87	19,24		-39,89	30,27	61,93	4,47	9,91	
Industri	-10,85	18,31	12,09	4,52	3,39		1,41	8,51	8,65	9,45	9,31	10,20		-35,59	2,80	13,71	18,28	15,60	
LGA	-22,54	4,47	19,32	16,42	12,76		0,25	-3,54	9,40	9,49	8,49	8,08		18,76	7,23	-39,54	-27,20	10,39	
Konstruksi	-31,33	8,94	14,73	11,24	4,98		0,27	-4,94	1,97	1,98	2,15	2,00		-21,89	59,19	-29,19	-20,59	14,08	
Perdagangan	-18,98	17,71	26,56	16,33	5,35		0,88	1,29	10,89	18,69	18,73	15,81		-31,63	-11,19	57,00	71,78	53,26	
Pengangkutan	-15,66	5,25	19,98	16,80	9,81		0,93	-9,09	-14,93	37,76	13,32	16,51		-17,21	-3,95	-2,02	5,13	-6,20	
Jasa Dunia Usaha	-16,32	19,67	17,84	5,18	-0,04		0,00	-3,91	0,87	6,75	-6,18	3,89		-33,72	35,31	-9,65	-20,25	16,36	
Jasa Sosial	-4,06	19,31	1,16	0,05	-4,16		-0,09	4,62	9,14	6,11	3,71	2,24		-14,35	-12,22	13,60	8,01	5,45	
Agregat	-14,47	20,00	22,72	11,94	1,74		1,74	2,12	7,81	15,61	11,93	10,65		-26,82	6,04	9,36	15,95	9,24	

Sumber: Bank Indonesia (2024)

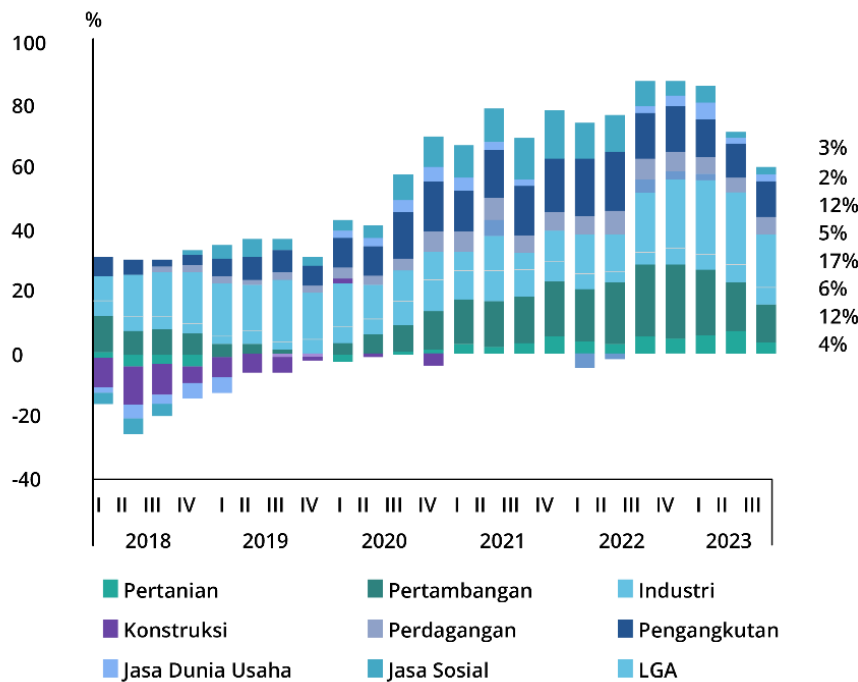
Pertumbuhan penjualan meningkatkan kapasitas keuangan perusahaan. Salah satu cara lebih lanjut untuk menilai performa keuangan perusahaan adalah dengan melihat *free cash flow* yang tersedia. *Free cash flow* merupakan aliran kas yang tersedia setelah digunakan untuk kegiatan operasional dan pembelian barang modal. *Free cash flow* perusahaan angkutan relatif tinggi dengan nominal dengan persentase sebesar 15 persen. Dalam Tabel 35 *free cash flow* yang dimiliki perusahaan pengangkutan mengalami tren peningkatan sejak 2018 yang menunjukkan peningkatan kapasitas perusahaan secara keuangan untuk membayarkan kewajiban pada kreditur dan pemberian dividen terhadap pemilik saham. Oleh karena itu hal ini menjadi sinyal baik untuk pemilik saham maupun kredit dalam melakukan pembiayaan kepada industri pengangkutan.

Dalam 5 tahun terakhir, industri pelayaran nasional menikmati pertumbuhan pendapatan dan *operating profit* yang tinggi seiring dengan peningkatan *freight rate*. Hal ini dilatarbelakangi oleh kondisi pandemi covid-19 yang pada puncaknya terjadi penumpukan kontainer di berbagai tempat. Di satu sisi, peningkatan *freight rate* mencerminkan biaya operasional kapal yang meningkat. Biaya yang meningkat disebabkan karena kebutuhan bahan bakar minyak yang lebih tinggi, durasi pemberhentian kapal yang lebih lama di pelabuhan, gaji kru kapal yang meningkat drastis akibat pergerakan manusia yang terbatas, maupun regulasi pelabuhan yang lebih ketat. Peningkatan *freight rate* juga menyebabkan perusahaan pelayaran nasional kehilangan klien. Namun di sisi, lain, peningkatan *freight rate* juga membantu perusahaan pelayaran nasional memperoleh klien baru dan mendapatkan harga yang lebih tinggi.⁹⁴ Sehingga perusahaan pelayaran nasional dapat menikmati margin yang lebih tinggi dan memiliki kemampuan yang lebih baik untuk menyangga risiko inflasi.

⁹⁴ Wawancara Dengan Ketua Bidang Kapal Container Internasional, 31 Juli 2024



Tabel 35. Perkembangan *free cash flow* 9 industri



Sumber: Bank Indonesia (2024)

Jika dilihat lebih rinci pada Tabel 36, industri jasa angkutan laut juga dalam kondisi yang sangat baik. Kas industri angkutan laut mengalami peningkatan yang cukup tinggi di antara 34 industri. Pertumbuhan kas industri angkutan laut di 2023 yaitu sebesar 0,20 persen, jauh lebih tinggi dibandingkan angkutan darat. Pertumbuhan kas menunjukkan bahwa industri angkutan laut memiliki aset likuid yang lebih tinggi untuk memenuhi kebutuhan perusahaan. Selain itu pertumbuhan kas industri angkutan laut juga menunjukkan kemampuan membayar kewajiban utang yang makin meningkat.

Pertumbuhan kas tersebut didukung oleh pertumbuhan penjualan yang cukup tinggi yaitu sebesar 0.36 persen. Angka tersebut meningkat dua kali lipat dibandingkan tahun 2022 yaitu sebesar 0,15 persen. Pertumbuhan penjualan tidak lepas dari volume perdagangan domestik maupun internasional yang mengalami tren peningkatan.

Selain itu, industri angkutan laut juga tergolong aman dalam pembiayaan karena peningkatan rasio utang hanya sebesar 0,26 persen. Utang merupakan hal yang baik jika dikelola secara berhati-hati karena menjadi sumber pendanaan dengan biaya yang relatif lebih rendah, sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan kapasitas perusahaan dalam kegiatan operasional maupun belanja modal. Dengan pertumbuhan rasio *debt to equity* yang relatif rendah mencerminkan bahwa industri angkutan laut melakukan pengelolaan pembiayaan industri angkutan laut secara berhati-hati.

Berdasarkan data terkait risiko kredit, sektor pengangkutan memiliki angka kredit macet yang relatif rendah yaitu sebesar 1,01 persen dibandingkan dengan rata-rata industri sebesar 2,19 persen. Selain itu, industri pengangkutan juga memiliki tren yang membaik dengan penurunan NPL dibandingkan tahun 2019, yaitu sebesar 1,64 persen. Hal ini didorong oleh stabilitas makro ekonomi Indonesia.

Tabel 36. Total aset, pertumbuhan kas, pertumbuhan penjualan, dan *debt to equity ratio* (DER) berdasarkan subsektor

Subsektor	Pertumbuhan <i>Cash</i> (%yoy)		Pertumbuhan <i>Sales</i> (%yoy)		DER	
	2023 Tw2	2023 Tw3	2023 Tw2	2023 Tw3	2023 Tw2	2023 Tw3
Industri kayu	-0,34	-0,74	-0,24	-0,38	0,74	0,74
Industri kulit dan alas kaki	0,45	-0,72	0,34	0,01	0,43	0,52
Peternakan	-0,89	-0,46	-0,46	-0,64	0,66	0,62
Tanaman perkebunan	-0,17	-0,22	-0,03	-0,05	0,61	0,6
Informasi dan telekomunikasi	-0,23	-0,21	0,07	0,06	1,06	1,02
Konstruksi	-0,15	-0,16	0,11	0,05	0,77	0,8
Industri kimia farmasi	-0,22	-0,15	-0,05	-0,06	0,61	0,6
Jasa keuangan lainnya	-0,72	-0,43	-0,86	-0,97	0,02	0,02
Pertambangan batubara dan lignit	0,16	-0,29	0,36	0,02	0,22	0,2
Perdagangan mobil, sepeda motor, dan reparasinya	-0,26	-0,23	-0,01	-0,1	0,26	0,23
Industri alat angkutan	-0,19	-0,21	0,18	0,11	0,43	0,46
Perdagangan besar & eceran	-0,19	-0,2	0,17	0,1	0,4	0,43
Angkutan darat	-0,09	-0,14	0,48	0,29	0,18	0,18
Pengolahan tembakau	-0,4	-0,13	0,02	-0,02	0,13	0,08
Tanaman pangan	0,17	(0, 13)	(0,11)	-0,14	0	0
Jasa lainnya	0,02	-0,01	-0,05	-0,1	0,29	0,3
Jasa kesehatan	0,01	-0,01	0,04	0,11	0,23	0,23
Real estate	0,23	0,01	0,43	0,26	0,19	0,19
Jasa perusahaan	-0,27	0,12	0,07	0,05	0,23	0,22
Hotel dan restoran	0,11	0,13	0,33	0,17	0,49	0,49
Pergudangan, jasa penunjang angkutan pos dan kurir	0,23	0,15	0,28	0,12	0,9	0,7
Industri makanan dan minuman	0,19	0,15	0,08	0,06	0,59	0,57
Angkutan laut	0,2	0,15	0,36	0,15	0,26	0,21
Industri TPT	-0,2	0,16	-0,16	-0,23	-3,17	-3,3
Pertambangan bijih logam	0,24	0,27	0,12	0,02	0,33	0,33
Industri barang galian bukan logam	0,13	0,3	0,1	0,06	0,4	0,37
Industri karet dan plastik	-0,25	0,31	-0,15	-0,19	0,47	0,43
Industri kertas dan barang dari kertas; percetakan dan media rekaman	0,18	0,31	0,01	-0,08	0,55	0,55
Industri barang dari logam dan elektronik	0,4	0,49	-0,02	0	0,67	0,64
Industri logam dasar	0	0,55	-0,1	-0,21	1,14	1,16
Industri mesin dan perlengkapan	0,38	0,56	-0,06	0,08	0,57	0,57
Transportasi udara	1,9	1,04	0,95	0,62	-2,16	-2,14
Perikanan	-0,22	1,08	0,01	-0,08	0,32	0,28
Industri furnitur	-0,38	1,46	-0,53	-0,54	0,72	0,67

Sumber: Bank Indonesia (2024)



Tabel 37. Perkembangan risiko kredit berdasarkan sektor

Sektor Ekonomi	NPL (bruto) (%)						Nominal NPL		
	2019	2020	2021	2022	2023		YOY (Rp T)		Pangsa (%)
					Jun	Des	2022	2023	
1. Pertanian	1,66	2,08	1,74	1,60	2,03	2,00	0,06	2,74	6,69
2. Pertambangan	3,58	7,26	4,42	2,42	2,41	1,23	-1,04	-2,19	2,30
3. Industri	3,88	4,58	5,18	3,77	3,67	3,26	-9,06	-3,80	23,48
4. Listrik, gas, air	0,89	1,24	1,04	0,47	0,45	0,36	-0,91	-0,10	0,43
5. Konstruksi	3,55	3,45	3,62	3,55	3,64	3,62	0,32	0,20	9,22
6. Perdagangan	3,66	4,54	4,33	3,79	3,58	3,24	-3,08	-3,20	26,52
7. Pengangkutan	1,64	2,16	2,07	1,63	1,10	1,01	-1,23	-1,34	2,43
8. Jasa Dunia Usaha	1,43	1,92	2,11	1,38	1,38	1,13	-1,81	-0,31	5,31
9. Jasa Sosial	1,50	2,17	1,54	1,43	1,50	1,39	0,27	0,94	2,54
10. Lain-lain	1,60	1,80	1,69	1,54	1,75	1,69	-0,21	5,45	21,09
Total	2,53	3,06	3,00	2,44	2,44	2,19	-16,69	-1,60	100

Sumber: Bank Indonesia (2024)

Meskipun terdapat beberapa risiko yang dialami oleh perusahaan pelayaran nasional namun industri pelayaran nasional merupakan tumpuan perekonomian Indonesia. Sebagai negara maritim, Indonesia tidak bisa lepas dari keberadaan kapal untuk mengangkut barang dan penumpang. Secara spesifik pemerintah mengatur tarif angkutan penumpang kelas ekonomi dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 pasal 35. Indonesia sebagai negara berkembang juga memiliki stabilitas makroekonomi yang baik. Pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam 10 tahun terakhir berkisar 5 persen. Hal ini menunjukkan bahwa barang dan jasa yang diproduksi yang dilakukan dalam negeri meningkat. Dengan meningkatnya produksi dalam negeri maka hal ini turut mendorong peningkatan arus perdagangan. Hal ini tercermin dari volume bongkar muat yang senantiasa meningkat. Peningkatan tersebut konsisten sejak tahun implementasi asas *cabotage* pada tahun 2028. Rata-rata peningkatan volume bongkar dan muat untuk rute pelayaran internasional lebih tinggi dari rute domestik.

Tabel 38. Rata-rata pertumbuhan volume bongkar dan muat, 2008-2022

Keterangan	Domestik	Internasional
Bongkar	4,1%	8,0%
Muat	7,5%	9,6%

Sumber: Badan Pusat Statistik (2023)

Dengan performa industri pengangkutan dan industri angkutan laut secara keseluruhan, hal ini menjadi sinyal yang baik untuk perusahaan pelayaran nasional tumbuh lebih pesat. Perusahaan pelayaran nasional perlu untuk menjaga keseimbangan antara pengeluaran dalam belanja modal dan kewajiban utang secara tepat. Guna menjaga agar perusahaan pelayaran dapat mengelola kewajiban utang secara efektif maka perusahaan kapal memerlukan.

5.

PEMBERDAYAAN KEBERLANJUTAN



Tingginya aktivitas pelayaran di Indonesia juga memakan bahan bakar minyak (BBM) yang tinggi. Saat ini BBM yang umumnya digunakan dalam pelayaran adalah tipe BBM *heavy fuel oil* (HFO), *medium fuel oil* (MFO), dan *intermediate fuel oil* (IFO). Dari ketiga tipe BBM ini, HFO menghasilkan emisi yang paling tinggi termasuk sulfur oksida (SO_x) dan partikel lainnya, yang dapat berdampak negatif pada lingkungan. Selanjutnya diikuti oleh MFO dan IFO yang sedikit lebih rendah. Saat ini, transisi ke bahan bakar terbarukan atau bahan bakar rendah emisi adalah langkah yang penting bagi industri pelayaran Indonesia. Meskipun investasi awal untuk teknologi juga infrastruktur dinilai tinggi, penggunaan bahan bakar ini memberikan sejumlah keuntungan. Selain dampak terhadap emisi gas rumah kaca dan lingkungan, transisi ke bahan bakar rendah emisi juga dapat meningkatkan pembakaran yang efisien. Salah satunya adalah penggunaan bahan bakar *liquefied natural gas* (LNG). Penggunaan LNG sebagai bahan bakar utama kapal menawarkan berbagai manfaat seperti menurunkan biaya operasional perkapalan untuk jangka panjang.

Maka dari itu, untuk jangka panjang diperlukan kebijakan agar dapat mendorong adopsi bahan bakar pada industri pelayaran nasional. Pemerintah terus berupaya memperluas persediaan LNG sebagai bahan bakar kapal yang lebih ramah lingkungan dan hemat biaya. Juga, pemerintah diharapkan mendorong industri pelayaran nasional untuk pelan-pelan menuju pelayaran yang berkelanjutan dengan mengadopsi prinsip-prinsip lingkungan, sosial dan tata kelola atau *Environment, Social, and Governance* (ESG). Melalui berbagai kebijakan dan insentif, diharapkan dapat mempercepat transisi energi dalam industri pelayaran nasional serta mendukung pencapaian target *Sustainable Development Goals* (SDGs) pada tahun 2030.

5.1. Industri pelayaran dan lingkungan hidup

Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki industri pelayaran nasional yang kuat dan berperan penting dalam pembangunan ekonomi. Sektor ini sangat vital dalam perdagangan internasional, dengan 80 hingga 90 persen perdagangan global berlangsung melalui pelayaran, menjadikannya tulang punggung perekonomian dunia.⁹⁵ Perluasan dan peningkatan fasilitas pelabuhan memperlancar hubungan bisnis dengan mitra dagang, serta mendorong investasi dan aktivitas ekonomi di sekitar pelabuhan. Didukung oleh program tol laut dan pertumbuhan harga komoditas, industri pelayaran Indonesia tumbuh pesat. Program tol laut bertujuan mengurangi kesenjangan harga antarpulau dengan membangun pelabuhan di daerah kecil dan meningkatkan rute kapal bersubsidi ke pelabuhan terpencil, mempermudah pengiriman barang ke daerah terpencil. Selain itu, industri ini menjadi penghubung transportasi vital antara pelanggan domestik dan internasional untuk berbagai komoditas.

Sejak 2016, Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) telah mencanangkan skema global Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) pada tahun 2030 atau yang lebih dikenal sebagai *Sustainable Development Goals* (SDGs). SDGs merupakan komitmen global yang dapat dimanfaatkan untuk membangun kerangka pembangunan yang inklusif, adil, dan berkelanjutan. Oleh karena itu SDGs diikutsertakan dalam RPJMN 2020-2024 dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahunan. Sehingga pencapaian target SDGs di tahun 2030 diharapkan mampu menjadi akselerator dalam mewujudkan Visi, Misi Indonesia 2045. Dalam

⁹⁵ Mallouppas, G., Yfantis, E.A., "Decarbonization In Shipping Industry: A Review Of Research, Technology Development, And Innovation Proposals" 2021

rangka pencapaian SDGs, Bappenas telah merancang peta jalan pembangunan berkelanjutan/*sustainable development goals* (TPB/SDGs) tahun 2023-2030. Dalam peta jalan tersebut, sektor transportasi merupakan satu sektor prioritas dalam pembangunan yang memerlukan intervensi guna menurunkan emisi gas rumah kaca (ERK) menjadi 1.03 Gton CO₂e di tahun 2030.⁹⁶

Industri pelayaran juga berkontribusi terhadap masalah lingkungan. Sebagai implikasi dari besarnya skala sektor pelayaran maka sektor pelayaran menyumbang sekitar 3 persen dari total emisi gas rumah kaca global. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran memiliki dampak signifikan terhadap kualitas udara dan kesehatan ekosistem laut.⁹⁷ Peningkatan volume kargo yang ditangani oleh pelabuhan akan berdampak negatif terhadap lingkungan. Oleh karena itu, pelabuhan harus mampu beradaptasi dengan perubahan global untuk menjaga keberlanjutan logistik maritim.⁹⁸ Efisiensi, efektivitas, dan keberlanjutan pelabuhan dapat ditingkatkan melalui penerapan manajemen kepelabuhanan yang optimal dengan memperhatikan aspek-aspek keberlanjutan lingkungan, ekonomi, dan sosial budaya. Gangguan pada salah satu aspek pelabuhan tersebut dapat menyebabkan kerugian besar, tidak hanya bagi perusahaan, tetapi juga bagi perekonomian nasional dan masyarakat yang bergantung pada rantai pasok distribusi barang melalui pelabuhan.⁹⁹

5.2. Implementasi ESG pada industri pelayaran

Sektor maritim Indonesia mencakup berbagai aspek, mulai dari pelayaran, kepelabuhanan, galangan kapal, perikanan, pariwisata, hingga pemanfaatan berbagai sumber daya alam. Beragam potensi ini memiliki peluang besar untuk menjadi penggerak utama perekonomian Indonesia, asalkan dikelola sesuai dengan prinsip-prinsip lingkungan, sosial, dan tata kelola (*Environmental, Social, and Governance* atau *ESG*) yang baik. Pendekatan keberlanjutan dalam investasi telah berkembang untuk memasukkan berbagai faktor yang melampaui keuntungan finansial semata, salah satunya ESG. Pendekatan ESG menjadi semakin penting dalam investasi yang bertanggung jawab dan berkelanjutan, terutama setelah diperkenalkannya standar dan prinsip internasional oleh lembaga seperti Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).¹⁰⁰ Pendekatan ini menjadi populer setelah PBB memperkenalkan program Prinsip-Prinsip untuk Investasi yang Bertanggung Jawab atau *The United Nations Principles for Responsible Investment* (UNPRI). UNPRI merumuskan standar keberlanjutan terbaru dalam tiga bidang, yaitu lingkungan, sosial, dan tata kelola. Tujuan dari program ini adalah agar investor mempertimbangkan dan menerapkan faktor lingkungan, sosial, dan tata kelola yang bertanggung jawab dalam investasi mereka, seperti saham, pendapatan tetap, ekuitas swasta, dana lindung nilai, dan aset riil.¹⁰¹

Implementasi ESG dalam industri pelayaran sangat penting karena beberapa alasan. Pertama, dalam aspek lingkungan (*environmental*), industri pelayaran berkontribusi signifikan terhadap emisi gas rumah kaca, polusi laut, dan penurunan keanekaragaman hayati. Penerapan prinsip-prinsip ESG membantu mengurangi dampak negatif ini melalui praktik-praktik yang lebih berkelanjutan, seperti penggunaan

⁹⁶ Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor KEP.118/M.PPN/HK/08/2023, <https://tinyurl.com/Yerbsjj7>

⁹⁷ Energy Transitions Commission, "The First Wave - A Blueprint For Commercial-Scale Zero-Emission Shipping Pilots 107" 2020

⁹⁸ Talley, Ayne K., "Port Economics, Port Economics" 2009

⁹⁹ Ahmadi, N., Kusumastanto, T., Siahaan, E.I., "Strategi Pengembangan Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Greenport) Studi Kasus: Pelabuhan Cigading-Indonesia" 2018

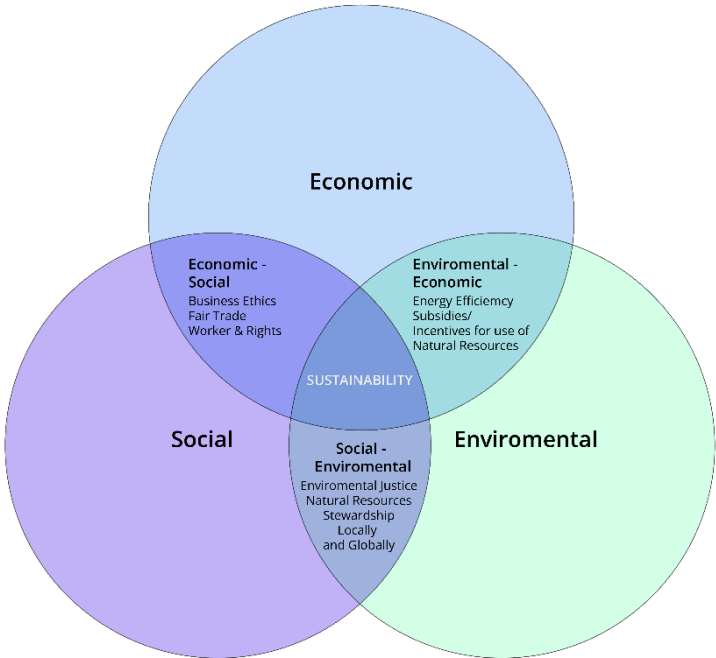
¹⁰⁰ Nunik Nirmalasari, Sri Dwi Kania, "The Role Of Green Investment On Sustainable Performance With Financial Performance As A Mediating Variable (Case Studies On Manufacturing Industrial Companies Listed On The Idx For The 2018-2022 Period)." *Semin. Nas. Pariwisata Dan Kewirausahaan* 3, (2024), Hal. 617-627.

¹⁰¹ Rahma, F.N., Windasari, N.A., Prawiraatmadja, W., "Perumusan Strategi Bisnis Untuk Menghadapi Peraturan Terkait Pasokan Batubara Dalam Negeri: Studi Kasus PT ABC", *Journal Of Economics Bussines Accounting* 6, (2023), Hal. 2142-2162.



bahan bakar rendah emisi dan adopsi teknologi ramah lingkungan. Kedua, dari aspek sosial (*social*), industri pelayaran melibatkan tenaga kerja yang besar dan beragam, serta beroperasi di berbagai komunitas di seluruh dunia. Implementasi ESG memastikan bahwa hak-hak pekerja dipenuhi, kondisi kerja aman, dan kontribusi terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar ditingkatkan. Hal ini mencakup praktik bisnis yang adil, upaya pemberdayaan masyarakat, dan tanggung jawab sosial perusahaan. Ketiga, dari aspek tata kelola (*governance*), penerapan ESG memastikan bahwa perusahaan pelayaran dikelola dengan transparansi, akuntabilitas, dan integritas. Hal ini mencakup pengelolaan risiko yang lebih baik, kepatuhan terhadap regulasi internasional, dan penerapan standar etika yang tinggi. Tata kelola yang baik juga meningkatkan kepercayaan investor dan pemangku kepentingan lainnya, yang pada gilirannya mendukung pertumbuhan dan keberlanjutan perusahaan. Secara keseluruhan, implementasi ESG dalam industri pelayaran tidak hanya membantu mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat tetapi juga meningkatkan kinerja perusahaan secara keseluruhan, menciptakan nilai jangka panjang, dan memastikan keberlanjutan industri ini di masa depan.¹⁰²

Tabel 39. Aspek penentu kinerja greenport¹⁰³



Pelabuhan Cigading, sebagai pelabuhan curah terbesar di Indonesia, mengadopsi prinsip keberlanjutan dengan menerapkan konsep *greenport* atau *eco-port*. *Greenport* mencakup manajemen yang memperhatikan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan, tidak hanya profit bisnis. Sesuai dengan definisi *International Association of Port and Harbour (IAPH)*, pelabuhan ini harus mengembangkan dan mengoperasikan fasilitasnya berdasarkan strategi ekonomi hijau, melibatkan partisipasi pemangku kepentingan, dan memperhatikan dampak terhadap generasi mendatang. Di Indonesia, UU No. 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 mengatur perlindungan lingkungan maritim, termasuk pencegahan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan. Program Bandar Indah, yang diluncurkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, bertujuan meningkatkan kualitas

¹⁰² PT Buana Lintas Lautan Tbk, "Profil Perusahaan Company Profile Navigating Challenges Maintaining Forward Course Pesan Dari Direksi Message From The Board Of Directors Tentang Laporan Batasan Pelaporan" 2022
¹⁰³ Canbulat, O., "Brunel Business School Msc Dissertation Msc In Global Supply Chain Management" 2017

lingkungan pelabuhan melalui pengelolaan limbah, peningkatan kebersihan, keamanan, dan keselamatan, serta kapasitas kelembagaan.¹⁰⁴

Selain itu, konsep *Port Safety, Health, and Environmental Management* (PSHEM) dari PEMSEA juga dijadikan acuan untuk memastikan pelabuhan menerapkan standar internasional dalam keselamatan, kesehatan, dan lingkungan. Pelabuhan Cigading terus berupaya mengintegrasikan prinsip-prinsip ini untuk menjadi pelabuhan yang ramah lingkungan yang tidak hanya menekankan pada peningkatan kinerja aspek lingkungan, tetapi juga memerlukan perbaikan kinerja pada aspek finansial, ekonomi, dan operasional pelabuhan secara bersamaan. Tujuannya adalah untuk mewujudkan pengembangan pelabuhan yang berkelanjutan menuju *sustainable port development*.¹⁰⁵

Kemudian Pelabuhan Balikpapan, sebagai pelabuhan kelas I yang melayani angkutan barang dan penumpang ke kota-kota besar di Indonesia, berperan penting sebagai infrastruktur pendukung transportasi laut untuk Ibu Kota Negara (IKN) yang baru. Dengan posisi strategis di ALKI II, pelabuhan ini direncanakan untuk dikembangkan menjadi pelabuhan utama atau *hub port* internasional. Meskipun saat ini pelayanan Pelabuhan Balikpapan tergolong standar, ada kebutuhan mendesak untuk peningkatan sesuai dengan konsep IKN yang modern, berstandar internasional, dan berwawasan lingkungan. Pengembangan ini akan mencakup penerapan konsep *smart port* yang fokus pada otomatisasi operasional, manajemen lingkungan, penggunaan energi terbarukan, serta peningkatan keamanan dan keselamatan pelabuhan. *Smart port* juga mendukung Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), serta berkontribusi pada efisiensi produksi dan pemasaran sesuai dengan Rencana Induk Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia.

Pengelolaan pelabuhan yang efisien di IKN diharapkan dapat mendorong perekonomian dan industrialisasi di wilayah tersebut, sekaligus meningkatkan kebutuhan akan fasilitas pelabuhan yang memadai. Pemindahan Ibu Kota Negara diprediksi memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, dengan perkiraan peningkatan produk domestik bruto (PDB) riil sebesar 0,1 persen. Pelabuhan Balikpapan, sebagai pelabuhan terbesar di Kalimantan Timur, memainkan peran penting dalam mendukung peningkatan PDB Indonesia. Penerapan konsep *smart port* di Pelabuhan Balikpapan sebagai *hub port* internasional dilengkapi dengan layanan direct call. Sehingga dapat menekan biaya logistik dan meningkatkan PDB Indonesia. Kehadiran IKN juga diproyeksikan akan meningkatkan investasi di Kalimantan Timur dan di tingkat nasional.¹⁰⁶

Penanggulangan pencemaran laut di Indonesia juga sudah diatur secara nasional. Indonesia telah meratifikasi MARPOL 73/78 melalui Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for the Prevention Pollution from Ships 1973* beserta *Protocol of 1978 Relating to the International Convention for The Prevention of Pollution from Ships 1973*. Peraturan mengenai pencemaran laut dalam hukum nasional Indonesia diatur dalam:

1. UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
3. UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan;

¹⁰⁴ Ahmadi, N., Kusumastanto, T., Siahaan, E.I., "Strategi Pengembangan Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Greenport) Studi Kasus: Pelabuhan Cigading-Indonesia" 2018

¹⁰⁵ Canbulat, O., "Brunel Business School Msc Dissertation Msc In Global Supply Chain Management" 2017

¹⁰⁶ Limas, C., Setyaningsih, O., Putriani, O., Fauzi, I., "Konsep Smart Port Di Ibu Kota Negara (IKN) Indonesia" 2017

4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan atau Perusakan Laut sebagai peraturan pelaksana dari UU Nomor 32 Tahun 2009;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim sebagai peraturan pelaksana dari UU Nomor 17 Tahun 2008;
6. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di laut sebagai peraturan pelaksana dari UU Nomor 32 Tahun 2009 dan UU Nomor 17 Tahun 2008;
7. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 7 Tahun 2014 tentang Penghitungan Kerugian Lingkungan Hidup;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang pencegahan pencemaran lingkungan maritim;
9. Keputusan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 54/Kepmen-kp/2016 Tentang Tim Penanggulangan Dampak Tumpahan Minyak Terhadap Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan; dan
10. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. Km 263 Tahun 2020 Tentang Prosedur Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak (Tier 3) di Laut.

5.3. Jenis dan dampak emisi bahan bakar pada industri pelayaran

Salah satu komponen penting penggerak kapal adalah bahan bakar minyak (BBM). BBM digunakan untuk mengoperasikan mesin diesel yang menghasilkan daya dorong kapal. BBM ini diperoleh dari pemasok minyak melalui pembelian dan bahan bakar dikirim ke kapal di pelabuhan menggunakan mobil tangki atau ke kapal di laut menggunakan tongkang. Biaya BBM yang dibeli oleh perusahaan pelayaran mencapai sekitar 30 hingga 60 persen dari total biaya operasional kapal. Dalam dunia perkapalan, bahan bakar yang digunakan antara lain *heavy fuel oil (HFO)*, *medium fuel oil (MFO)*, dan *intermediate fuel oil (IFO)*.¹⁰⁷ Berdasarkan ketentuan International Maritime Organization (IMO), penggunaan HFO dilarang karena emisinya yang tinggi. Sedangkan penggunaan MFO juga akan dilarang setelah tahun 2020 di wilayah *Emission Control Area (ECA)*.

Sebagai negara pihak dalam *Marine Pollution (MARPOL)* Annex VI, Indonesia wajib memenuhi pembatasan kadar sulfur pada bahan bakar kapal berbendera Indonesia yang berlayar internasional dan kapal berbendera asing yang memasuki pelabuhan Indonesia. Ketentuan ini mulai berlaku melalui penerbitan Keputusan Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi Nomor 0179.K/DJM.S/2019. Ketentuan bahan bakar rendah sulfur ini sesuai dengan standar MARPOL VI, yakni MFO dengan kadar sulfur maksimal 0.5 persen.

Saat ini di Indonesia belum ada pembatasan penggunaan HFO dan MFO karena perhatian lebih difokuskan pada pengurangan biaya operasional kapal untuk mencapai gagasan poros maritim dan tol laut. Namun industri maritim Indonesia harus mulai mempertimbangkan penggantian HFO dan MFO dengan bahan bakar yang lebih murah dan beremisi rendah.¹⁰⁸ MFO adalah jenis bahan bakar yang

¹⁰⁷ Almuzani, N., Wahyudi, B., Fachruddin, I., "Analisis Konsumsi Bahan Bakar Kapal Niaga Berdasarkan American Society For Testing Materials The Institute Of Petroleum (ASTM-IP)" 2020

¹⁰⁸ Siahaya, Y., "Manfaat Pemakaian LNG Sebagai Bahan Bakar Utama Mesin Kapal Benefits Of Use LNG As Material Main Engine Fuel Ship" 2014

termasuk dalam kategori residu dengan kekentalan tinggi pada suhu kamar dan berwarna hitam pekat. MFO memiliki tingkat kekentalan yang lebih tinggi dibandingkan minyak diesel dan hanya bisa dipompa serta diatomisasikan setelah dipanaskan. Penggunaan MFO umumnya untuk pembakaran langsung di industri besar dan sebagai bahan bakar untuk stasiun tenaga uap. MFO memiliki harga yang lebih murah dibandingkan HFO.¹⁰⁹ Berikut deskripsi dari bahan bakar yang digunakan:

Heavy fuel oil (HFO)

- HFO adalah bahan bakar minyak residu yang memiliki viskositas tinggi dan kandungan sulfur yang cukup tinggi. HFO adalah salah satu jenis bahan bakar terberat yang digunakan dalam industri perkapalan.
- Digunakan terutama di kapal-kapal besar dan instalasi industri yang membutuhkan banyak energi. Karena viskositasnya yang tinggi, HFO biasanya harus dipanaskan sebelum dapat dipompa dan digunakan.
- HFO menghasilkan emisi tinggi, termasuk sulfur oksida (SO_x) dan partikel lainnya, yang dapat berdampak negatif pada lingkungan.

Medium fuel oil (MFO)

- MFO adalah campuran dari distilat minyak dan residu minyak. MFO memiliki viskositas yang lebih rendah dibandingkan HFO, sehingga lebih mudah untuk diolah dan digunakan.
- Digunakan dalam mesin diesel besar di kapal serta dalam beberapa aplikasi industri. MFO digunakan untuk pembakaran langsung dalam *boiler* dan stasiun tenaga uap.
- MFO menghasilkan emisi yang lebih rendah daripada HFO, namun tetap mengandung sulfur dan polutan lainnya.

Intermediate fuel oil (IFO)

- IFO adalah bahan bakar campuran yang terdiri dari residu minyak dan distilat minyak. IFO memiliki viskositas yang lebih rendah dibandingkan HFO namun lebih tinggi dari MFO.
- IFO digunakan di kapal-kapal yang memerlukan bahan bakar dengan kualitas menengah. Bahan bakar ini digunakan dalam berbagai aplikasi perkapalan yang membutuhkan efisiensi dan biaya yang lebih rendah dibandingkan bahan bakar distilat murni.
- IFO menghasilkan emisi yang lebih rendah dibandingkan HFO, namun lebih tinggi dibandingkan bahan bakar distilat seperti *Marine Diesel Oil (MDO)*.

Untuk mengurangi emisi, *International Maritime Organization (IMO)* telah mengumumkan tiga pendekatan utama. Pertama adalah Efisiensi Energi Indikator Operasional (*Energy Efficiency Design Index*). Kedua adalah Efisiensi Energi Kapal (*Energy Efficiency Operational*) serta manajemen pengelolaan efisiensi energi kapal (*Ship Energy Efficiency Management Plan*). Ketiga adalah pengukuran berbasis pasar (*Market Based Measures*) yang mempertimbangkan pasar karbon, seperti sistem perdagangan emisi

¹⁰⁹ Simatupang, D., "Optimalisasi Alat Pengabut Bahan Bakar Pada Generator Untuk Kelancaran Pengoperasian MV" 2018

sebagai langkah teknis pelengkap dan langkah-langkah operasional.¹¹⁰ Sektor pelayaran menyumbang sekitar 3 persen dari total emisi gas rumah kaca global, yaitu emisi NO_x, SO_x, dan CO₂.¹¹¹

NO_x, terdiri dari NO dan NO₂, adalah polutan udara utama yang berbahaya bagi kesehatan manusia. CO, yang tidak berbau, tidak berwarna, dan tidak berasa, berasal dari pembakaran bahan bakar kapal. Sementara SO₂, yang berbau tajam, dapat menyebabkan hujan asam dan mengganggu pernapasan, menyebabkan penyakit kronis jika terpapar berlebihan.¹¹²

Emisi udara dari industri pelayaran, seperti karbon dioksida (CO₂), sulfur dioksida (SO₂), dan nitrogen oksida (NO_x), berdampak negatif pada ekosistem laut. CO₂ yang diserap oleh lautan menyebabkan pengasaman, yang merusak organisme laut seperti karang dan plankton yang membutuhkan kalsium karbonat. Selain itu, emisi CO₂ dan gas rumah kaca lainnya berkontribusi pada perubahan iklim, meningkatkan suhu air laut, mengubah arus laut, dan menaikkan permukaan laut, yang berdampak pada pemutihan terumbu karang dan siklus hidup organisme laut. SO₂ dan NO_x bereaksi dengan uap air di atmosfer, membentuk hujan asam yang menurunkan tingkat keasaman (pH) air laut, merusak habitat terumbu karang dan hutan bakau, serta mengganggu keseimbangan ekosistem. Emisi NO_x juga menyebabkan eutrofikasi, meningkatkan jumlah nutrisi di perairan laut dan memicu ledakan populasi alga yang menciptakan zona mati dengan menghabiskan oksigen di air. Emisi partikel halus dari kapal mengandung logam berat dan senyawa organik beracun yang mencemari air dan sedimen, menyebabkan kerusakan jaringan, gangguan reproduksi, dan penurunan daya tahan tubuh organisme laut.¹¹³

Oleh karena itu, dibutuhkan alternatif bahan bakar yang ramah lingkungan. Salah satu pilihan bahan bakar yang ramah lingkungan adalah bahan bakar rendah sulfur. Bahan bakar rendah sulfur adalah bahan bakar yang memiliki kandungan sulfur yang sangat rendah dibandingkan dengan bahan bakar konvensional. Penggunaan bahan bakar ini bertujuan untuk mengurangi emisi sulfur oksida (SO_x), yang merupakan polutan udara berbahaya. Berikut merupakan beberapa bahan bakar rendah sulfur dan metode ramah lingkungan yang dapat menjadi alternatif:

1. Penggunaan bahan bakar *liquefied natural gas (LNG)* seperti metanol yang dikenal sebagai bahan bakar bertitik nyala rendah (*Low Flashpoint Fuel*). Regulasi penggunaan metanol diatur oleh *International Code for Ships Using Gases and Other Low Flashpoint Fuels* (IGF Code) yang diadopsi pada tahun 2015. Penggunaan LNG sebagai bahan bakar utama kapal menawarkan berbagai manfaat, antara lain fleksibilitas dalam pemakaian bahan bakar, efisiensi yang lebih tinggi, emisi yang lebih rendah, dan biaya operasional yang lebih menguntungkan. Penggunaan LNG dapat mengurangi emisi CO₂ sebesar 25-30 persen, menghilangkan emisi SO_x dan partikel padat hingga 100 persen, serta mengurangi emisi NO_x hingga 90 persen.¹¹⁴
2. Penggunaan bahan bakar dengan kadar sulfur rendah, di bawah 0,5 persen, seperti *Marine Gas Oil (MGO)* atau *distillate fuel*. Marine Gas Oil (MGO) memiliki kadar belerang yang bervariasi namun lebih rendah dibandingkan *Heavy Fuel Oil (HFO)* yang memiliki batas maksimum belerang sebesar

¹¹⁰ Imo, "Imo And Sustainable Development: How International Shipping And The Maritime Community Contribute To Sustainable Development" 2015

¹¹¹ Mallouppas, G., Yfantis, E.A., "Decarbonization In Shipping Industry: A Review Of Research, Technology Development, And Innovation Proposals" 2021

¹¹² Jusoh, K.C., Zila, N., Hamid, A., "Meramal Bacaan Maksimum Harian Nitrogen Dioksida" 2020

¹¹³ Ytreberg, E., Åström, S., Fridell, E., "Valuating Environmental Impacts From Ship Emissions – The Marine Perspective" 2021

¹¹⁴ Siahaya, Y., "Manfaat Pemakaian LNG Sebagai Bahan Bakar Utama Mesin Kapal Benefits Of Use LNG As Material Main Engine Fuel Ship" 2014

1,5 persen menurut ISO 8217 DMA. MGO adalah campuran *Light Cycle (Gas) Oil (LCGO)* yang kaya akan senyawa aromatik, menyebabkan densitasnya mendekati 860 kg/m³ pada suhu 15°C. *Low Sulphur Marine Gas Oil (LS-MGO)* memiliki kandungan belerang di bawah 0,1 persen, sesuai dengan batas emisi yang diterapkan di pelabuhan Uni Eropa dan *Emission Control Areas (ECAs)*. LS-MGO juga dikenal sebagai *Low Sulphur Fuel Oil (LSFO)*, dengan kadar belerang antara 0,10 hingga 1,50 m/m persen. Namun, tantangan yang dihadapi perusahaan pelayaran adalah harga bahan bakar ini yang lebih mahal dan ketersediaannya yang terbatas karena tidak banyak produsen BBM (*refinery*) yang memproduksi MGO sambil tetap menjaga keekonomian bisnisnya.

3. Penggunaan *scrubber* pada kapal dengan bahan bakar *High Sulphur Fuel Oil (HSFO)* adalah metode lain untuk mengurangi polusi laut. Alat ini berpotensi mereduksi emisi sulfur dari pembakaran bahan bakar, sehingga pemasangan sistem *scrubber* di dalam kapal menjadi penting untuk menjaga lingkungan. Dengan menggunakan air *scrubber*, gas emisi yang biasanya dibuang langsung ke atmosfer terlebih dahulu dialihkan ke sistem pembersih udara. Gas tersebut dibersihkan dengan membungkus polutan dalam tetesan cairan atau lapisan cairan pembersih, kemudian tetesan air dipisahkan dari aliran gas sebelum dibuang ke atmosfer. Penggunaan *scrubber* dapat mengurangi emisi sulfur dioksida (SO₂) secara signifikan. Namun, air yang dikeluarkan oleh *scrubber* sering kali lebih keruh dan asam, serta mengandung logam berat, PAH, dan nitrat, yang berdampak buruk pada kehidupan laut dan kualitas air.¹¹⁵
4. Metanol merupakan salah satu bahan bakar alternatif yang memiliki titik nyala rendah dan memberikan pembakaran yang bersih. Metanol merupakan bahan bakar rendah sulfur atau bahan bakar ramah lingkungan.¹¹⁶ Metanol diproduksi dari sumber daya alam terbarukan dan digunakan sebagai bahan bakar laut. Namun, penggunaan bahan bakar metanol memerlukan modifikasi dan penyesuaian pada mesin kapal, seperti pada sistem pasokan bahan bakar, modifikasi penutup silinder, sistem injeksi bahan bakar, sistem nitrogen *inert* dan *blanketing*, instalasi pompa bertekanan tinggi, pipa bertekanan tinggi, tangki penyimpanan metanol, instalasi *grounding* dan *bonding*, serta instalasi deteksi dan alarm. Biaya modifikasi tersebut masih mampu untuk ditanggung oleh perusahaan pelayaran. Namun tantangan lainnya adalah ketersediaan metanol dan harganya yang masih relatif tinggi.

5.3.1. Biaya transisi bahan bakar terbarukan

Penggunaan bahan bakar terbarukan atau rendah emisi memiliki dampak signifikan terhadap biaya operasional di sektor maritim. Meski bahan bakar ini sering kali lebih mahal per satuan energi dibandingkan bahan bakar konvensional seperti *heavy fuel oil (HFO)* dan *marine diesel oil (MDO)*, biaya keseluruhan dapat diimbangi oleh beberapa faktor.

Pertama, penggunaan bahan bakar rendah emisi dapat mengurangi atau menghilangkan biaya terkait kepatuhan terhadap peraturan lingkungan, seperti biaya penalti dan investasi dalam teknologi kontrol polusi seperti *scrubber*. Kedua, bahan bakar terbarukan sering kali memiliki efisiensi pembakaran yang lebih tinggi yang dapat mengurangi konsumsi bahan bakar secara keseluruhan. Ketiga, penggunaan bahan bakar ramah lingkungan dapat meningkatkan citra perusahaan sebagai pelaku industri yang bertanggung jawab secara lingkungan. Citra perusahaan yang membaik dapat meningkatkan daya saing dan membuka peluang pasar baru.

¹¹⁵ Hutajul, S., Aprilla, R., Pardi, H., "Peran Scrubber Pada Bahan Bakar Rendah Sulfur Dalam Mengatasi Polusi Udara Maritim" 2023

¹¹⁶ Maulita, M., Adham, M., "Dampak Implementasi Green Shipping Pada Perusahaan Pelayaran" 2021

Meskipun demikian, transisi ke bahan bakar terbarukan memerlukan investasi awal yang signifikan dalam infrastruktur dan teknologi, yang harus diperhitungkan dalam analisis biaya manfaat jangka panjang. Untuk menerapkan konsep berkelanjutan dan ramah lingkungan, perusahaan dapat melakukan beberapa langkah. Salah satu cara yang diajukan oleh IMO dalam *Marpol Annex VI* adalah pemilihan bahan bakar ramah lingkungan. Namun penerapan konsep ini pada pembiayaan yang harus ditanggung oleh perusahaan, karena konsumsi bahan bakar merupakan biaya yang sangat vital dalam operasional perusahaan pelayaran.

Berikut adalah tabel perbandingan harga bahan bakar yang saat ini digunakan serta bahan bakar alternatif yang dapat digunakan oleh perusahaan pelayaran pada kapal jenis *Tugboat*. Tabel 40 memperlihatkan perbandingan harga bahan bakar rendah sulfur atau bahan bakar ramah lingkungan pada tahun 2021

Tabel 40. Perbandingan harga bahan bakar¹¹⁷

Jenis Bahan Bakar	Harga/ton
Minyak Solar	9,600,000
LNG	7,000,000
LSFO	13,842,850
HSFO	12,100,000
Metanol	12,963,240

Berdasarkan data harga bahan bakar pada Tabel 40, kemudian dilakukan simulasi dan perbandingan biaya penggunaan bahan bakar saat ini, yaitu solar, dengan bahan bakar alternatif yang disarankan dalam aturan IMO yang termuat dalam *Marpol Annex VI*.

Tabel 41. Biaya konsumsi bahan bakar¹¹⁸

Jenis Bahan Bakar	Fuel Consumption/Mass of Fuel(ton)	Fuel Price(ton)	Fuel Cost
Minyak Solar	6,71766	9,600,000	64,489,536
LNG	6,71766	7,000,000	47,023,620
LSFO	6,71766	13,842,850	92,991,559
HSFO	6,71766	12,100,000	81,283,686
Metanol	6,71766	12,963,240	87,082,638

Berdasarkan simulasi perhitungan biaya konsumsi bahan bakar dengan data perkiraan pada Tabel 41, terlihat urutan biaya konsumsi bahan bakar yang harus ditanggung oleh perusahaan pelayaran. Penggunaan minyak solar memiliki biaya paling rendah, yaitu sebesar Rp 64.489.536. Penggunaan HSFO memerlukan biaya sebesar Rp81.283.686 sementara penggunaan metanol sebagai bahan bakar alternatif memerlukan biaya sebesar Rp87.082.683. LSFO yang dianjurkan oleh aturan IMO, memiliki biaya konsumsi tertinggi sebesar Rp92.991.559. Sebaliknya, LNG sebagai bahan bakar alternatif memiliki biaya yang lebih rendah dari solar, yaitu sebesar Rp47.023.620.¹¹⁹

Penelitian ini menemukan bahwa untuk menerapkan konsep keberlanjutan dan ramah lingkungan di perusahaan pelayaran Kalimantan Timur memiliki konsekuensi ekonomi yang harus ditanggung oleh perusahaan. Penggunaan bahan bakar *high speed fuel oil (HSFO)* dan *high-speed diesel (HSD)* memerlukan investasi dalam *scrubber*. Bahan bakar alternatif seperti LNG memiliki tingkat pencemaran yang rendah

¹¹⁷ Maulita, M., Adham, M., "Dampak Implementasi Green Shipping Pada Perusahaan Pelayaran" 2021

¹¹⁸ Maulita, M., Adham, M., "Dampak Implementasi Green Shipping Pada Perusahaan Pelayaran" 2021

¹¹⁹ Maulita, M., Adham, M., "Dampak Implementasi Green Shipping Pada Perusahaan Pelayaran" 2021

dan sesuai dengan aturan IMO dalam MARPOL Annex VI, sejalan dengan konsep *green shipping*. Saat ini, pemerintah sedang meningkatkan ketersediaan LNG.

Berdasarkan perhitungan, LNG memiliki biaya yang lebih rendah namun ketersediaannya masih terbatas. Pada saat ini pemerintah sedang giat untuk ketersediaan LNG sebagai bahan bakar alternatif pengganti solar untuk mendukung pembangunan berkelanjutan (SDGs). Hasil penelitian ini menunjukkan adanya konsekuensi biaya bagi perusahaan untuk menggunakan bahan bakar sesuai aturan IMO dalam *MARPOL Annex VI*.¹²⁰

Padahal Indonesia memiliki potensi gas bumi yang cukup besar, didukung oleh sejumlah penemuan lapangan gas baru-baru ini di wilayah lepas pantai. Bahkan, dua cadangan migas di Indonesia termasuk dalam kategori penemuan terbesar di dunia pada tahun 2023. Dua penemuan tersebut berasal dari sumur Geng North-1 di Blok North Ganai, Kalimantan Timur, dan sumur eksplorasi Layaran-1 di Blok South Andaman. Meskipun demikian, beberapa penemuan lapangan gas yang cukup besar di Indonesia hingga saat ini masih belum dikembangkan.¹²¹

Sementara itu bagi beberapa jenis kapal lain, khususnya kapal diesel, melakukan transisi dengan menggunakan biodiesel sebagai bahan bakar alternatif rendah emisi. Akan tetapi, transisi untuk kapal pengguna diesel juga tidak tanpa masalah. Penggunaan biodiesel pun tidak tanpa biaya transisi. Biodiesel, sebagai campuran mono-alkyl ester dengan minyak alami memiliki kadar kepadatan energi volumetrik yang lebih rendah dibanding dengan diesel murni. Unsur oksigen dalam minyak alami menyebabkan kecepatan nyala biodiesel lebih cepat tetapi menurunkan nilai kalor per volume biodiesel dibandingkan diesel.

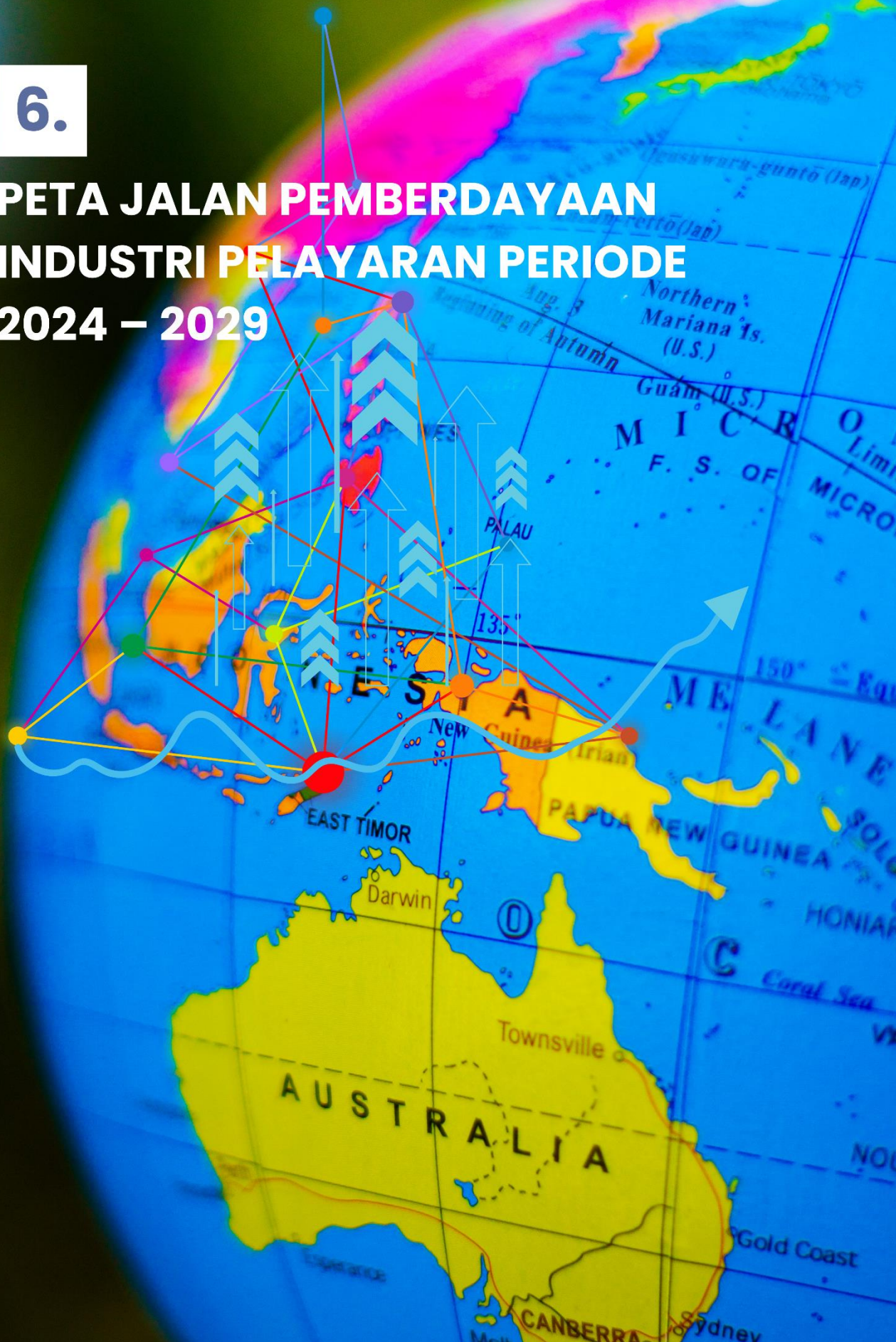
Ketika tata niaga bahan bakar diesel mulai bertransisi menjadi biodiesel melalui Peraturan Menteri ESDM Nomor 25/2013, pelaku niaga mematok harga biodiesel dengan harga diesel. Di satu sisi, penentuan harga ini dilakukan untuk mengakomodasi pihak industri diesel dan menghindari gangguan terhadap pasar. Namun di sisi lain, ketentuan ini tidak memperhitungkan perbedaan nilai kalor dan kadar pembakaran antara diesel dan biodiesel yang membutuhkan konsumsi bahan bakar lebih tinggi.

¹²⁰ Maulita, M., Adham, M., "Dampak Implementasi Green Shipping Pada Perusahaan Pelayaran" 2021

¹²¹ CNBC Indonesia, "Siapa-Siapa Gas Cair (LNG) Jadi Energi Masa Depan RI", Maret.28, 2024, <https://tinyurl.com/5yejn8xc>

6.

PETA JALAN PEMBERDAYAAN INDUSTRI PELAYARAN PERIODE 2024 – 2029



Secara garis besar, rekomendasi strategi dalam peta jalan ini berusaha untuk memperkuat struktur industri yang sudah dihadirkan melalui UU no. 17/2008. Peta jalan ini juga mempertimbangkan isi dari rancangan undang-undang pelayaran (RUU Pelayaran) yang pada saat penulisan dokumen ini sedang didiskusikan di DPR. RUU Pelayaran menunjukkan niat baik untuk pemberdayaan industri pelayaran dan beberapa poin-poin kunci dalam RUU tersebut diintegrasikan ke dalam dokumen ini. Dengan mempertimbangkan isu-isu strategis pelayaran Indonesia yang di bahas di bab-bab sebelumnya, peta jalan ini terbagi menjadi tiga fase, sebagai berikut:

1. Fase pertama bertujuan untuk mengatasi isu-isu prioritas tinggi dan membangun fondasi yang kokoh bagi perkembangan selanjutnya, dengan fokus pada penguatan asas *cabotage* dan *beyond cabotage*, peningkatan protokol keamanan dan keselamatan maritim, serta optimalisasi efisiensi biaya operasional pelaku pelayaran.
2. Fase kedua berfokus pada penguatan dan pemanfaatan fondasi yang telah dibangun dalam fase pertama dengan rekomendasi regulasi turunan yang mendukung industri, membangun iklim inovasi dan investasi yang kondusif, serta optimalisasi dan perluasan infrastruktur pelayaran nasional.
3. Fase ketiga menitikberatkan pada memastikan perkembangan industri pelayaran nasional yang berkelanjutan dan berkesinambungan, melalui implementasi praktik ramah lingkungan yang diterapkan tanpa memunculkan gangguan terhadap industri pelayaran nasional.

Peta jalan 2024 - 2029 ini merupakan upaya perusahaan pelayaran yang tergabung dalam Indonesian National Shipowners' Association (INSA) dalam membangun industri pelayaran nasional yang kuat. Kerja sama antara pemerintah, pelaku industri, dan pemangku kepentingan lainnya akan menjadi kunci keberhasilan implementasi peta jalan.

6.1. Strategi 1: Penguatan tata kelola dan kepastian hukum

6.1.1. Fase I: Penguatan fondasi

Integrasi regulasi *sea and coast guard* Indonesia

Program pembuatan regulasi *sea and coast guard* Indonesia merupakan inisiatif strategis yang bertujuan untuk mengintegrasikan dan menyelaraskan berbagai aspek hukum terkait penegakan hukum dan keamanan maritim di perairan Indonesia. Saat ini, Indonesia menghadapi tantangan signifikan dengan adanya dua Rancangan Undang-Undang (RUU) utama, yaitu RUU Kelautan dan RUU Pelayaran, yang sama-sama membahas nomenklatur dan fungsi dari *coast guard*. Namun, perbedaan dan potensi tumpang tindih dalam definisi serta implementasi peran *sea and coast guard* di kedua RUU tersebut menimbulkan kebingungan yang dapat menghambat efektivitas operasi di lapangan.

Oleh karena itu, diperlukan upaya sinkronisasi dan harmonisasi antara RUU Kelautan dan RUU Pelayaran untuk memastikan bahwa peran dan tanggung jawab *sea and coast guard* di Indonesia jelas, terstruktur, dan tidak tumpang tindih. Salah satu solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut yaitu menerapkan pendekatan Omnibus Law Keamanan Laut. Omnibus Law ini bertujuan untuk

menyederhanakan dan mengharmonisasikan berbagai undang-undang yang terkait dengan keamanan maritim, sehingga tercipta kerangka hukum yang jelas dan terintegrasi.

Salah satu elemen kunci dari Omnibus Law ini adalah pembentukan konsep *Single Agency Multi Task*, di mana satu badan utama, akan diberi mandat untuk mengoordinasikan seluruh tugas dan tanggung jawab terkait penegakan hukum di laut. Dengan cara ini, kewenangan penegakan hukum yang saat ini tersebar di berbagai instansi bisa dipusatkan, mengatasi tumpang tindih, dan meningkatkan efektivitas operasional.

Alasan mendasar di balik pembentukan Omnibus Law ini adalah kebutuhan mendesak untuk memastikan bahwa Indonesia mampu menjaga kedaulatan dan keamanan maritimnya secara lebih efisien dan profesional. Laut Indonesia yang luas dan kaya akan sumber daya memerlukan pengelolaan yang terkoordinasi dengan baik agar dapat melindungi potensi maritim yang strategis, serta menangani ancaman keamanan non-tradisional seperti perompakan, dan penyelundupan. Selain itu, Omnibus Law ini juga memungkinkan penyesuaian regulasi yang lebih sesuai dengan ketentuan internasional, seperti *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), untuk memastikan Indonesia tetap menjadi aktor utama dalam diplomasi maritim internasional.

Dengan menerapkan Omnibus Law Keamanan Laut, Indonesia dapat menciptakan sistem yang lebih efisien dalam penegakan hukum maritim, mengurangi potensi konflik kewenangan antar lembaga, memperkuat perlindungan terhadap wilayah maritim Indonesia dan meningkatkan daya saing sebagai negara maritim global. Omnibus Law ini juga akan memberikan kerangka hukum yang lebih jelas dan transparan bagi pelaku usaha maritim, sehingga mereka dapat beroperasi dengan lebih yakin dan aman di perairan Indonesia. Dengan demikian, solusi ini tidak hanya menjawab permasalahan tumpang tindih kewenangan, tetapi juga memperkuat posisi Indonesia agar dapat menjaga kedaulatan dan memaksimalkan potensi ekonomi maritimnya.

Berkenaan dengan hal tersebut, terdapat beberapa alasan mengapa *coast guard* sebagai *single agency multi-task* sangat penting. Pertama, *coast guard* sebagai *single agency multi-task* meningkatkan efisiensi operasional. Dengan mengintegrasikan berbagai fungsi seperti penegakan hukum, patroli maritim, penyelamatan, dan perlindungan lingkungan dalam satu lembaga, proses koordinasi dan pelaksanaan tugas menjadi lebih sederhana dan cepat. Hal ini mengurangi duplikasi tugas dan birokrasi yang biasanya terjadi ketika beberapa lembaga berbeda harus berkoordinasi dalam menjalankan fungsi serupa.

Kedua, model ini memungkinkan penghematan sumber daya yang signifikan. Mengelola satu lembaga yang menjalankan berbagai tugas lebih efisien dibandingkan dengan mengelola beberapa lembaga terpisah. Penggunaan sumber daya seperti kapal patroli, personel, dan teknologi dapat dioptimalkan untuk berbagai tugas sekaligus, sehingga mengurangi biaya operasional dan investasi yang diperlukan untuk mempertahankan beberapa lembaga dengan fungsi yang tumpang tindih.

Ketiga, *coast guard* sebagai *single agency multi-task* meningkatkan koordinasi dan kerjasama antar fungsi. Ketika berbagai tugas dilakukan oleh satu lembaga, koordinasi internal menjadi lebih mudah dan respons terhadap situasi darurat lebih cepat. Sebagai contoh, dalam operasi penyelamatan di laut, personel yang sama dapat melakukan penegakan hukum terhadap aktivitas ilegal yang terdeteksi selama operasi tersebut, tanpa perlu menunggu intervensi dari lembaga lain.

Keempat, fleksibilitas respons yang lebih tinggi adalah keuntungan lain dari model *single agency multi-task*. *Coast guard* yang memiliki berbagai kemampuan dapat dengan cepat menyesuaikan diri dengan

perubahan situasi dan ancaman. Dalam situasi di mana ancaman maritim dapat berubah dengan cepat, seperti dalam kasus bencana alam atau aktivitas ilegal yang tiba-tiba, kemampuan untuk merespons dengan cepat dan efisien sangatlah penting.

Di samping *single agency multi-task*, sebagai institusi yang bertanggung jawab atas penegakan hukum di laut, keselamatan dan penyelamatan, serta perlindungan lingkungan maritim, *coast guard* seharusnya menjadi lembaga sipil yang berkedudukan langsung di bawah presiden. Berdasarkan hal tersebut, terdapat beberapa alasan mengapa *coast guard* harus menjadi lembaga sipil yang berada di bawah presiden. Pertama, penegakan hukum maritim lebih efektif dilakukan oleh lembaga sipil yang memiliki pendekatan berbasis hukum dan komunitas. *Coast guard* sebagai lembaga sipil dapat lebih fokus pada penerapan undang-undang maritim, seperti pemberantasan illegal fishing, penyelundupan, dan kejahatan lainnya. Pendekatan hukum yang humanis dan berbasis pada hak asasi manusia lebih mudah diimplementasikan oleh lembaga sipil, yang dapat bertindak dengan lebih fleksibel dan transparan dibandingkan lembaga militer.

Kedua, penempatan *coast guard* di bawah presiden memberikan keuntungan strategis dalam hal koordinasi dan akuntabilitas. Langsung berada di bawah presiden memastikan bahwa *coast guard* memiliki akses langsung ke pengambil keputusan tertinggi, memungkinkan respons cepat terhadap situasi darurat dan pengambilan keputusan yang lebih efisien. Selain itu, posisi ini memastikan bahwa *coast guard* tidak terjebak dalam birokrasi kementerian yang dapat menghambat operasional mereka. Ketiga, akuntabilitas lembaga sipil yang berada di bawah presiden lebih terjamin. *Coast guard* sebagai lembaga sipil akan diawasi secara ketat oleh lembaga-lembaga pemerintahan lainnya serta masyarakat sipil. Transparansi dalam operasi dan pengambilan keputusan akan meningkatkan kepercayaan publik terhadap lembaga ini.

Selain kehadiran lembaga *coast guard* sebagai *single agency multi-task*, ragam lembaga pemangku kepentingan wewenang maritim akan perlu bertransformasi untuk dapat bersinergi dengan lembaga *coast guard* baru ini. Pada saat penulisan peta jalan ini, terdapat 13 lembaga pemangku kepentingan yang berperan dalam menjaga keamanan dan ketertiban di perairan nasional. Dari jumlah tersebut, terdapat 7 lembaga yang memiliki satuan tugas (Satgas) patroli di laut, sementara 6 lembaga lainnya tidak memiliki satgas patroli di laut namun tetap memiliki kewenangan terkait aspek-aspek tertentu di wilayah maritim.¹²²

Keenam lembaga ini melaksanakan patroli dan penegakan hukum di laut secara sektoral, sesuai dengan kewenangan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan masing-masing instansi. Zonasi ini didasari oleh perlunya lembaga selain satgas keamanan dan keselamatan maritim seperti Kementerian Pariwisata, Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kehutanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Badan Narkotika Nasional (BNN), dan Pemerintah Daerah untuk memegang sebagian dari wewenang maritim untuk melaksanakan kewajiban tiap lembaga. Setiap dari lembaga pemangku kepentingan ini akan perlu merelakan penyerahan wewenang sebagian atau sepenuhnya kepada lembaga *coast guard* baru.

Penyelarasan peraturan dengan standar internasional hasil konvensi

Program Penyelarasan Peraturan dengan Standar Internasional dan Hasil Konvensi merupakan langkah strategis yang diambil oleh pemerintah Indonesia untuk memperkuat posisi negara dalam industri pelayaran global. Salah satu fokus utama program ini adalah ratifikasi Konvensi Internasional

¹²² Purwaka T.H. "Penelitian Ilmiah Batas Wilayah Laut Indonesia Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982" 2015

tentang Penahanan Kapal (*Arrest of Ship*), yang merupakan instrumen penting dalam melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat dalam perdagangan maritim. Ratifikasi ini diikuti dengan penyiapan Rancangan Undang-Undang tentang Penahanan Kapal yang tidak hanya mengadopsi standar internasional, tetapi juga disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan nasional, sehingga menciptakan kerangka hukum yang lebih relevan dan aplikatif di Indonesia.

Penyelarasan ini diharapkan dapat memberikan kepastian hukum yang lebih baik bagi industri pelayaran nasional dan internasional yang beroperasi di perairan Indonesia. Dengan regulasi yang jelas dan sesuai dengan standar internasional, Indonesia akan lebih dipercaya sebagai yurisdiksi yang aman dan adil dalam menyelesaikan sengketa maritim, termasuk penahanan kapal. Hal ini juga akan meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran Indonesia di kancah internasional, karena mereka akan beroperasi di bawah regulasi yang sejalan dengan praktik terbaik global, sehingga mengurangi risiko hukum dan operasional.

Harapannya, dengan ratifikasi dan penyelarasan ini, penetrasi perusahaan pelayaran Indonesia dalam pelayaran internasional akan semakin meningkat. Indonesia akan mampu menarik lebih banyak investasi dan kerja sama dari mitra internasional di sektor maritim, sekaligus memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim yang patuh terhadap standar internasional. Pada akhirnya, langkah ini tidak hanya akan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional tetapi juga memperkuat kedaulatan maritim Indonesia di mata dunia.

Koordinasi dan standardisasi dengan pemerintah daerah dan pelabuhan kecil

Industri pelayaran memiliki peran penting dalam mendukung perekonomian nasional. Namun, sering kali terjadi ketidakselarasan antara kebijakan pemerintah daerah dan kebutuhan industri pelayaran nasional. Salah satu isu krusial adalah kurangnya koordinasi antara pembangunan bantaran sungai dan pesisir oleh pemerintah daerah dengan kepentingan industri pelayaran yang dapat menghambat efektivitas operasional serta merugikan berbagai pihak terkait. Dalam upaya untuk meningkatkan kinerja dan standar industri pelayaran nasional, program kerja koordinasi dan standardisasi dengan pemerintah daerah dan pelabuhan kecil menjadi sangat vital.

Dalam pelaksanaannya, program ini akan menyelenggarakan sosialisasi kebijakan pembangunan yang dirumuskan oleh pemerintah daerah kepada pihak-pihak yang terlibat dalam industri pelayaran nasional. Sosialisasi bertujuan untuk memastikan bahwa semua pihak memiliki pemahaman yang sama mengenai arah kebijakan dan standar yang harus diikuti. Selain itu meningkatkan dialog dan koordinasi antara pemerintah daerah, pelaku industri pelayaran nasional, dan pihak-pihak terkait lainnya dengan mengadakan pertemuan rutin antara pemerintah daerah dan pelaku industri pelayaran nasional serta otoritas pelabuhan untuk memahami kebutuhan operasional pelabuhan dan dampak dari pembangunan infrastruktur terhadap aktivitas pelayaran.

Penerapan standardisasi yang menyeluruh dalam perencanaan dan pembangunan infrastruktur juga penting. Standar ini harus mencakup persyaratan teknis untuk jembatan, muara, dan pemukiman di sekitar pelabuhan, dengan mempertimbangkan kebutuhan spesifik dari industri pelayaran. Misalnya, ketinggian jembatan harus disesuaikan agar kapal dapat leluasa melintas dan pembuatan muara harus memperhitungkan alur masuk dan keluarnya kapal agar tidak terhambat oleh sedimentasi.

Penting juga untuk melakukan evaluasi dan revisi rencana pembangunan yang sedang berjalan untuk memastikan bahwa dampak terhadap industri pelayaran nasional dapat diminimalkan. Jika terdapat proyek yang sudah terlanjur dilakukan dan menghambat operasional pelabuhan, pemerintah daerah dan pengembang harus bekerja sama dengan pelaku industri untuk mencari solusi yang dapat

memperbaiki situasi, seperti modifikasi infrastruktur atau pengembangan fasilitas alternatif. Implementasi sistem pemantauan dan penilaian secara berkala juga diperlukan untuk mengidentifikasi dan mengatasi masalah yang timbul akibat pembangunan infrastruktur. Sistem ini dapat melibatkan pemantauan rutin terhadap kondisi infrastruktur dan dampaknya terhadap pelabuhan serta *feedback* dari pelaku industri pelayaran nasional untuk perbaikan berkelanjutan.

Melalui program ini, diharapkan tercipta sebuah platform koordinasi yang efektif yang dapat menjembatani komunikasi antara pemerintah daerah dan industri pelayaran. Dengan demikian, pembangunan pesisir dapat dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan dan standar industri pelayaran nasional, sehingga tercapai efisiensi dan efektivitas yang lebih baik dalam operasional pelabuhan kecil dan mendukung pertumbuhan industri maritim secara keseluruhan.

Meningkatkan partisipasi asosiasi dalam perumusan dan sosialisasi kebijakan industri pelayaran

Industri pelayaran merupakan salah satu sektor vital bagi perekonomian Indonesia, mengingat negara ini adalah kepulauan dengan jumlah pulau yang sangat banyak. Pengelolaan yang efisien dan efektif dalam sektor ini sangat bergantung pada kebijakan yang tepat serta regulasi yang mendukung pertumbuhan dan keberlanjutan industri. Namun, kebijakan yang tidak terkoordinasi dengan baik antara pemerintah dan pelaku industri sering kali menghambat perkembangan industri pelayaran nasional, menciptakan inefisiensi, dan meningkatkan biaya logistik. Oleh karena itu, peran asosiasi industri pelayaran menjadi sangat penting sebagai jembatan antara perusahaan pelayaran nasional dan pemerintah.

Asosiasi industri pelayaran, seperti Indonesian National Shipowners' Association (INSA) dan asosiasi lainnya, berfungsi sebagai wadah bagi perusahaan-perusahaan pelayaran untuk berkolaborasi, berbagi pengetahuan, dan mengatasi tantangan bersama. Asosiasi ini tidak hanya menjadi forum untuk diskusi internal, tetapi juga bertindak sebagai representasi kolektif dari kepentingan industri dalam perumusan kebijakan dan regulasi. Penguatan peran asosiasi ini sangat penting untuk memastikan bahwa suara industri terdengar dalam proses pembuatan regulasi, sehingga kebijakan yang diterapkan sesuai dengan kebutuhan dan kondisi nyata di lapangan. Dengan partisipasi aktif dalam perumusan kebijakan, asosiasi dapat membantu memastikan bahwa regulasi yang dihasilkan tidak hanya mendukung pertumbuhan industri tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional. Misalnya, koordinasi yang lebih baik antara asosiasi dan pemerintah dapat mencegah terjadinya tumpang tindih regulasi, menyederhanakan proses birokrasi, dan menurunkan biaya operasional bagi perusahaan pelayaran nasional.

Dengan penguatan peran asosiasi, diharapkan tercipta sinergi yang lebih baik antara berbagai pemangku kepentingan, baik dari sektor swasta maupun pemerintah, yang pada akhirnya akan menguntungkan seluruh ekosistem industri. Partisipasi aktif asosiasi dalam proses ini tidak hanya akan meningkatkan efektivitas kebijakan yang diterapkan tetapi juga membantu menurunkan biaya logistik dan meningkatkan daya saing industri pelayaran Indonesia di kancah global.

Pengintegrasian data dan informasi kementerian/lembaga

Pengintegrasian data dan informasi antar kementerian dan lembaga yang melaksanakan tugas dan fungsi keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut menjadi semakin penting di era digital ini. Dengan meningkatnya aktivitas maritim, kebutuhan akan koordinasi yang efisien dan respons yang cepat terhadap ancaman dan insiden di laut juga meningkat. Penggunaan infrastruktur teknologi informasi yang canggih sebagai rujukan tunggal atau single point of truth adalah solusi yang dapat

meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan keamanan maritim. Berdasarkan hal tersebut, terdapat beberapa alasan mengapa pengintegrasian data dan informasi sangat penting.

Pertama, pengintegrasian data dan informasi antar lembaga meningkatkan koordinasi dan kolaborasi. Ketika berbagai instansi seperti kepolisian maritim, *coast guard*, angkatan laut, dan badan keamanan lainnya dapat mengakses dan berbagi data secara real-time, respon terhadap situasi darurat atau ancaman di laut menjadi lebih cepat dan tepat. Infrastruktur teknologi informasi yang terintegrasi memungkinkan pertukaran informasi yang lancar, mengurangi duplikasi tugas, dan memastikan semua pihak memiliki gambaran yang sama tentang situasi yang sedang dihadapi.

Kedua, penggunaan teknologi informasi sebagai rujukan tunggal memastikan akurasi dan konsistensi data. Dengan adanya satu sumber data yang dapat diandalkan, setiap keputusan yang diambil berdasarkan informasi tersebut akan lebih tepat dan akurat. Hal ini penting dalam penegakan hukum dan keselamatan maritim, di mana informasi yang tidak akurat atau tidak lengkap dapat mengakibatkan konsekuensi serius. Sistem yang terintegrasi juga memudahkan pelacakan dan audit data, sehingga meningkatkan transparansi dan akuntabilitas lembaga-lembaga yang terlibat.

Perubahan UU Pelayaran sebagai upaya penguatan asas *cabotage*

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) mengatur bahwa kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 8 Ayat (2). Ketentuan ini bertujuan untuk melindungi industri pelayaran nasional dan memastikan kedaulatan maritim. Namun, dalam praktiknya, terdapat kekosongan hukum yang mengakibatkan sejumlah tantangan operasional.

Salah satu kekosongan hukum adalah rute dari satu pulau ke satu pelabuhan atau dari satu pelabuhan ke satu pulau yang tidak tercakup oleh ketentuan *cabotage* dalam Pasal 8 Ayat (2). Banyak pulau di Indonesia tidak memiliki pelabuhan, dan rute pelayaran dari satu pulau/pelabuhan ke lokasi di lepas pantai atau sebaliknya tidak diatur dengan baik. Kapal-kapal feeder seringkali mengangkut barang dari pelabuhan/pulau ke kapal yang lebih besar di lepas pantai. Selain itu, pengangkutan produksi hasil bumi seperti mineral, minyak, dan gas dari lokasi lepas pantai ke pelabuhan/pulau juga tidak terakomodasi dengan baik oleh aturan yang ada.

Untuk mengatasi kekosongan hukum tersebut, perlu dilakukan reformulasi kebijakan *Cabotage* maritim Indonesia. Sebagai contoh, Amerika Serikat menggunakan istilah "point" untuk menjangkau segala kemungkinan lokasi non-geografis yang dapat diprediksi sebagai lokasi embarkasi dan disembarkasi. Indonesia dapat mempertimbangkan penggunaan istilah serupa untuk menggantikan penyebutan lokasi geografis atau fasilitas seperti pulau dan pelabuhan. Dengan demikian, kebijakan *cabotage* akan lebih fleksibel dan inklusif, serta dapat menjangkau seluruh wilayah operasional maritim.

Selain itu, evaluasi UU Pelayaran juga perlu mencakup pengaturan mengenai *waivers* atau pengecualian terhadap ketentuan *cabotage*. Saat ini, UU Pelayaran tidak memiliki mekanisme *waivers* yang diatur secara jelas. Padahal, *waivers* diperlukan untuk memberikan fleksibilitas dalam situasi tertentu, seperti ketika terjadi bencana alam atau kekurangan kapal nasional. *Waivers* memungkinkan kapal asing mendapatkan izin sementara untuk beroperasi di perairan Indonesia. *Waivers* harus bersifat non-transferable, temporer, dan dapat dicabut kapan saja. Negara-negara lain, seperti Ivory Coast, memberikan *waivers* berdasarkan asas timbal balik, yang bisa menjadi referensi bagi Indonesia.

Sejak diberlakukannya asas *cabotage* dalam UU Nomor 17 Tahun 2008, sektor pelayaran nasional telah menunjukkan peningkatan yang signifikan. Namun, masih terdapat kendala dalam peningkatan



kepemilikan kapal nasional oleh warga negara Indonesia, termasuk kurangnya dukungan terhadap sektor terkait seperti permodalan, perbankan, dan teknologi. Praktik pinjam nama (*nominee*), di mana kapal terdaftar atas nama warga negara Indonesia tetapi sebenarnya dimiliki oleh pihak asing, masih sering terjadi. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan yang lebih ketat di tingkat undang-undang untuk menghilangkan praktik manipulasi ini dan memperkuat kedaulatan pelayaran nasional. Hal ini akan memastikan bahwa industri pelayaran Indonesia benar-benar dikuasai oleh perusahaan angkutan dalam negeri dan mendukung keberlanjutan kedaulatan maritim.

Tabel 42. Usulan perubahan UU pelayaran

NO	UU 17/2008	RUU Pelayaran (Versi Mei 2024)	Usulan Perubahan	Catatan Kritis
1	Pasal 8 Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawasi oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.	Tidak Diubah dalam RUU	Pasal 8 Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawasi oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang dari titik koordinat ke titik koordinat lain di wilayah perairan Indonesia.	Perubahan pada Pasal 8 UU Pelayaran dari ketentuan yang melarang kapal asing mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan menjadi larangan mengangkut penumpang dan/atau barang dari titik koordinat ke titik koordinat lain di wilayah perairan Indonesia diperlukan untuk mengatasi kekosongan hukum dan meningkatkan fleksibilitas dalam penegakan kebijakan cabotage. Perubahan ini akan memungkinkan penyesuaian yang lebih tepat terhadap realitas geografis dan operasional di Indonesia, yang terdiri dari banyak pulau tanpa pelabuhan. Hal ini akan memastikan bahwa kegiatan pelayaran di lepas pantai, termasuk pengangkutan barang dari lokasi pengeboran minyak atau tambang di lepas pantai ke pelabuhan atau pulau, dapat diatur dengan lebih efektif. Selain itu, perubahan ini akan mengurangi kemungkinan terjadinya pelanggaran kebijakan cabotage oleh kapal asing yang memanfaatkan celah hukum yang ada.

6.1.2. Fase II: Menstimulasi pertumbuhan

Penyusunan peraturan turunan *sea and coast guard* di Indonesia

Program penyusunan peraturan turunan *sea and coast guard* adalah inisiatif penting yang bertujuan untuk memperkuat fondasi hukum dan operasional *sea and coast guard* di Indonesia. Setelah disahkannya regulasi utama yang mengatur peran dan tanggung jawab *sea and coast guard*, langkah selanjutnya adalah merumuskan peraturan turunan yang lebih rinci dan spesifik. Peraturan ini akan mencakup prosedur operasional standar, tata kelola sumber daya, serta koordinasi dengan instansi terkait lainnya, guna memastikan bahwa setiap aspek operasional dapat berjalan dengan lancar dan sesuai dengan mandat yang telah ditetapkan.

Proses penyusunan peraturan turunan ini melibatkan partisipasi aktif dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk otoritas maritim, pemerintah, dan para ahli hukum. Tujuan utamanya adalah untuk menciptakan peraturan yang tidak hanya legalistik, tetapi juga praktis dan aplikatif di lapangan. Dengan adanya peraturan turunan yang komprehensif, *sea and coast guard* di Indonesia akan memiliki panduan yang jelas dan detail dalam menjalankan tugasnya, mulai dari penegakan hukum di perairan hingga respon terhadap situasi darurat di laut.

Harapannya, dengan tersusunnya peraturan turunan yang kuat dan operasional, *sea and coast guard* di Indonesia akan dapat menjalankan tugasnya dengan lebih efektif dan efisien. Hal ini akan memperkuat kemampuan Indonesia dalam menjaga keamanan dan kedaulatan maritimnya, serta meningkatkan kepercayaan publik dan internasional terhadap kemampuan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Pada akhirnya, langkah ini diharapkan dapat mendukung tercapainya visi Indonesia sebagai poros maritim dunia yang berdaulat dan dihormati.

Penguatan regulasi dan kepastian hukum

Perlu diperhatikan bahwa kementerian dan lembaga terkait, seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perdagangan, dan Institusi lainnya perlu meningkatkan komunikasi dan koordinasi. Kementerian-kementerian ini bertanggung jawab atas pengaturan dan dukungan sektor ini. Ketidakpastian hukum dan potensi risiko operasional menjadi dampak langsung dari permasalahan tersebut, yang juga mempengaruhi daya saing industri maritim Indonesia di pasar global.

Program ini akan fokus pada dua aspek utama: sosialisasi peraturan dan koordinasi antar kementerian ataupun lembaga. Sosialisasi peraturan akan dilakukan melalui seminar, *workshop*, dan pelatihan yang melibatkan pemerintah, operator, dan masyarakat. Penyesuaian dan perkembangan regulasi juga perlu dikenalkan langsung melalui kegiatan sosialisasi, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2023 yang Mengatur tentang penyelenggaraan telekomunikasi pelayaran dan pelayanan tata kelola lalu lintas kapal di perairan Indonesia. Peraturan ini ditetapkan pada 1 Februari 2023 berlaku mulai 15 Februari 2023. Kemudian Surat Edaran Nomor SE-DJPL 18 Tahun 2024 yang mengatur kewajiban mengaktifkan Sistem Identifikasi Otomatis Kapal (*automatic identification dystem*) untuk kapal yang beroperasi di perairan Indonesia yang diterbitkan pada 5 Juni 2024.

Selain itu, program ini juga bisa dilakukan untuk meningkatkan pelayanan kapal melalui penerapan layanan elektronik seperti Inaportnet, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet. Hal ini merupakan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh Instansi terkait atau pemangku kepentingan di pelabuhan.

Di sisi lain, koordinasi akan ditingkatkan dengan membentuk tim kerja lintas kementerian, mengadakan pertemuan rutin, dan menyelenggarakan Rapat Koordinasi Nasional Bidang Pelayaran untuk menyelaraskan kebijakan dan regulasi maritim. Program ini akan melibatkan pembentukan tim kerja lintas kementerian yang bertugas untuk merumuskan kebijakan, menyusun regulasi, dan memastikan harmonisasi peraturan dengan standar internasional. Selain itu, akan dilakukan pertemuan rutin antar kementerian dan lembaga untuk membahas dan menyelesaikan isu-isu terkait pelaksanaan regulasi maritim, serta pengembangan sistem pengawasan dan evaluasi bersama untuk menilai efektivitas implementasi regulasi. Kegiatan yang bisa dilakukan adalah penyelenggaraan Rapat Koordinasi Nasional Bidang Pelayaran yang membahas isu strategis terkait regulasi pelayaran dan langkah-langkah untuk meningkatkan koordinasi antar lembaga.

Harapannya, program ini akan meningkatkan kesadaran dan pemahaman terhadap peraturan yang berlaku, memastikan kepatuhan yang lebih baik, dan menciptakan kepastian hukum di sektor pelayaran. Dengan koordinasi yang lebih baik antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, dan lembaga terkait lainnya, diharapkan tercapai sinergi optimal dalam pelaksanaan kebijakan dan regulasi maritim. Akhirnya, program ini diharapkan dapat mendorong investasi, meningkatkan efisiensi operasional, dan mendukung pertumbuhan ekonomi serta keberlanjutan sektor maritim nasional.

Optimalisasi jasa kepelabuhanan

Angkutan laut memiliki berbagai risiko kecelakaan seperti tubrukan, tenggelam, kandas dan terbakar. Sehingga aspek keamanan dan keselamatan kapal menjadi salah satu tugas penting dari Ditjen Hubla Kemenhub untuk menurunkan risiko kecelakaan terhadap kapal. Oleh karena itu, berbagai lapisan dari Ditjen Hubla perlu meningkatkan pengawasan keselamatan pelayaran di wilayah kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT). Hal ini menjadi tugas penting bagi Syahbandar sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) perlu dioptimalkan sesuai yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022. Berdasarkan pasal 11, salah satu dokumen yang dicantumkan adalah dokumen muatan/penumpang (manifes). Dalam hal ini nakhoda dan operator pelabuhan (Pelindo) diwajibkan menyerahkan manifes penumpang, daftar awak kapal, serta manifes muatan sebelum kapal. Syahbandar perlu untuk menggerakkan segala elemen di pelabuhan untuk memastikan bahwa muatan yang diangkut di dalam kapal sesuai dengan dokumen muatan/penumpang (manifes). Kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang juga harus diawasi dengan baik untuk memastikan jumlah penumpang tidak melebihi kapasitas yang diizinkan sesuai dengan daftar penumpang. Hal ini guna mencegah adanya penumpang gelap yang bisa merugikan operasional kapal. Selain itu pengawasan ini juga dilakukan untuk memastikan tidak adanya barang bawaan yang berbahaya serta melebihi kapasitas muatan.

Untuk kapal ro-ro, pengecekan dan identifikasi barang berbahaya yang akan dimuat dilakukan bersamaan dengan proses embarkasi penumpang. Barang berbahaya sebagai contohnya bahan peledak, gas, racun, radioaktif. Pihak syahbandar harus memastikan bahwa segala muatan baik dari penumpang maupun muatan di atas mobil dan truk memenuhi kriteria keselamatan kapal. Hal ini penting harus dilakukan sebelum pihak syahbandar mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) agar dapat menjamin keselamatan dan keamanan kapal. Sedangkan untuk kapal yang memuat barang seperti kapal kontainer maka kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan barang khusus juga harus diawasi secara langsung oleh pihak syahbandar.

Oleh karena itu, pemahaman terkait penanganan barang berbahaya juga harus ditingkatkan untuk seluruh Syahbandar. Penanganan barang berbahaya merujuk pada *International Maritime Dangerous Good Code* (IMDG Code). Penanganan barang-barang yang termasuk barang berbahaya sesuai IMDG Code antara lain *packaging, marking, labelling* dan *stowage*. Oleh karena itu Ditjen Hubla perlu memberikan bimbingan teknis secara berkala untuk meningkatkan kompetensi syahbandar dalam melakukan pengawasan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Aparat pengawasan kegiatan bongkar muat juga perlu meningkatkan kompetensi dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Kualitas sumber daya manusia menjadi aspek penting dalam pengawasan kegiatan bongkar muat. Pengawas perlu dibekali dengan pendidikan ilmu manajemen, teknik, dan kepelabuhanan yang mumpuni. Hal ini dapat dilakukan dengan pendidikan dan pelatihan secara berkala terkait dengan bongkar muat barang. Selain menjamin aspek keamanan penyelesaian bongkar muat diharapkan dapat dilakukan dengan lebih cepat, sehingga perusahaan pelayaran dapat menghemat biaya dalam kegiatan bongkar muat.

Di samping itu, pihak syahbandar perlu mengawasi kegiatan pengelasan, *bunkering*, dan kegiatan gandeng kapal. Pihak syahbandar juga harus memastikan bahwa angkutan laut dapat melakukan pelayaran dengan aman seperti kapal yang berlabuh dapat digerakkan setiap saat, memiliki ABK yang cukup, memiliki alat-alat penolong yang lengkap dan dapat berfungsi dengan baik sesuai dengan jumlah ABK/Penumpang, alat-alat pemadam kebakaran serta alat-alat penanggulangan pencemaran.

Setelah kapal mendapatkan SPB dan mulai berlayar, pihak syahbandar juga harus mengawasi pergerakan lalu lintas kapal untuk memastikan tidak terjadi tabrakan antar kapal, seperti kegiatan pemanduan dan penundaan kapal. Menimbang kompleksitas dari tugas pihak syahbandar maka aspek keamanan dan keselamatan juga perlu didukung oleh pihak-pihak yang terlibat di pelabuhan. Oleh karena itu, pihak syahbandar sebagai regulator perlu didukung oleh badan usaha pelabuhan sebagai operator pelabuhan dan perusahaan pelayaran.

6.1.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan

Penguatan kelembagaan *sea and coast guard* di Indonesia

Program Penguatan Kelembagaan *sea and coast guard* di Indonesia merupakan langkah strategis yang bertujuan untuk meningkatkan kapabilitas dan efektivitas lembaga ini dalam menjalankan tugas-tugasnya di perairan nasional. Seiring dengan semakin kompleksnya tantangan keamanan maritim, penguatan kelembagaan menjadi krusial agar *sea and coast guard* di Indonesia dapat beroperasi dengan optimal. Program ini mencakup peningkatan jumlah dan kualitas armada kapal yang dilengkapi dengan teknologi mutakhir, sehingga mampu menghadapi berbagai situasi di laut, mulai dari patroli rutin hingga respons terhadap ancaman maritim yang lebih serius.

Selain peningkatan kapasitas armada, program ini juga menitikberatkan pada peningkatan efektivitas koordinasi dan kerja sama dengan lembaga-lembaga terkait, baik di tingkat nasional maupun internasional. Dalam konteks ini, *sea and coast guard* di Indonesia diharapkan dapat membangun sinergi yang lebih baik dengan TNI AL, POLRI, serta lembaga-lembaga maritim lainnya, untuk menciptakan sistem keamanan laut yang terpadu dan responsif. Kerja sama internasional juga menjadi fokus utama, mengingat pentingnya kolaborasi dengan negara-negara tetangga dan organisasi maritim global dalam menjaga keamanan perairan regional dan internasional.

Melalui pelaksanaan program penguatan kelembagaan ini, *sea and coast guard* Indonesia akan mampu meningkatkan efektivitas operasionalnya, baik dari segi sumber daya maupun kerja sama lintas lembaga. Dengan armada yang lebih kuat dan kolaborasi yang lebih erat, *sea and coast guard* Indonesia

diharapkan dapat memainkan peran yang lebih signifikan dalam menjaga kedaulatan dan keamanan maritim Indonesia. Pada akhirnya, program ini diharapkan dapat menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang disegani di kawasan, serta mampu mengatasi berbagai tantangan keamanan laut secara efektif dan efisien.

6.2. Strategi 2: Penguatan pengembangan usaha industri pelayaran nasional

6.2.1. Fase I: Penguatan fondasi

Peringatan pajak

Jasa angkutan laut nasional memiliki margin operasional yang relatif kecil, berkisar antara 2 persen hingga 8 persen. Margin operasional yang kecil pada industri pelayaran nasional disebabkan oleh beberapa faktor utama. Pertama, industri ini sangat terpengaruh oleh fluktuasi harga bahan bakar, karena besarnya kontribusi komponen bahan bakar terhadap biaya operasional kapal. Kedua, kapal merupakan aset yang akan memiliki laju depresiasi yang relatif lebih sulit untuk dihambat dibanding dengan moda transportasi lain dikarenakan sifat abrasif dari air. Ketiga, kompetisi dalam industri pelayaran cenderung tinggi, terutama di negara kepulauan seperti Indonesia, sehingga perusahaan pelayaran diharuskan untuk menawarkan tarif yang kompetitif, sehingga margin keuntungan menjadi lebih kecil.

Selain itu, industri pelayaran nasional juga menghadapi tekanan regulasi yang semakin ketat, terutama terkait dengan emisi karbon dan persyaratan lingkungan lainnya. Kebutuhan untuk mematuhi regulasi ini sering kali memerlukan investasi besar dalam teknologi hijau dan peralatan baru, yang pada akhirnya menambah beban biaya operasional. Dengan demikian, margin keuntungan yang kecil ini merupakan hasil dari kombinasi berbagai tekanan eksternal dan kebutuhan untuk terus berinovasi dan berinvestasi dalam armada yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Pemberdayaan armada angkutan laut nasional menjadi krusial agar mereka mampu bersaing di pasar angkutan laut internasional. Asas *cabotage*, yang melarang kapal berbendera asing untuk beroperasi di wilayah laut nasional, pada dasarnya memiliki unsur pemberdayaan angkutan laut nasional. Tujuannya bukan sekadar untuk melindungi industri pelayaran nasional dari persaingan asing, tetapi juga untuk mendorong pertumbuhan dan penguatan armada angkutan laut nasional. Dengan mengendalikan akses ke pasar domestik, pemerintah dapat memberikan kesempatan bagi perusahaan pelayaran nasional untuk berkembang dan memperkuat daya saing mereka sebelum menghadapi kompetisi internasional.

Pemberdayaan industri pelayaran nasional tidak terlepas dari penerapan asas *cabotage*. Banyak negara, seperti Amerika Serikat dan Jepang, dengan industri pelayaran yang mendominasi pasar perdagangan internasional justru menerapkan asas *cabotage* yang sangat ketat. Penerapan asas ini sering kali berkontribusi besar terhadap keberhasilan mereka dalam mengembangkan dan mendominasi pasar global. Penerapan asas *cabotage* bukan sekadar melarang kapal bendera asing untuk melakukan aktivitas pelayaran antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut negara. Tetapi juga untuk mengadakan lingkungan kondusif bagi perkembangan armada angkutan laut nasional, termasuk pemberdayaan dari sisi keuangan.

Mengingat kecilnya margin operasional, menekan biaya operasional akan menghasilkan efek eksponensial terhadap kapasitas dan daya saing perusahaan angkutan laut. Biaya bahan bakar,

misalnya, menyumbang pangsa besar dari total biaya operasional, berkisar antara 47 persen hingga 64 persen. Selain itu, biaya pelabuhan, yang mencakup hingga 60 persen dari total biaya operasional, juga merupakan beban yang signifikan, dengan jasa bongkar muat menjadi kontributor terbesar.

Sebagian besar negara yang menerapkan asas *cabotage* juga memberikan insentif atau keringanan pajak bagi industri angkutan laut mereka. Namun, di Indonesia, industri angkutan laut masih harus membayar PPN penuh untuk dua komponen biaya terbesar operasional kapal, yaitu bahan bakar dan jasa pelabuhan, terutama jasa bongkar muat. Hal ini menambah beban finansial yang cukup besar pada perusahaan-perusahaan pelayaran nasional. Salah satu cara paling efektif bagi pemerintah untuk menurunkan biaya operasional badan usaha adalah melalui insentif fiskal. Meskipun inisiatif pemberdayaan mendalam seperti optimalisasi rute pelayaran, intervensi pasar, atau pembangunan infrastruktur sangat penting, namun upaya-upaya tersebut bersifat jangka panjang karena memerlukan waktu yang lama untuk diterapkan secara penuh.

Oleh karena itu, pilihan pragmatis yang dapat dilakukan dalam jangka pendek untuk meningkatkan daya saing armada laut nasional adalah melalui insentif fiskal, setidaknya untuk menyetarakan standar perpajakan pelayaran dengan negara lain, terutama Singapura. Sehingga perusahaan pelayaran nasional dapat tumbuh lebih pesat dan bisa melakukan ekspansi dengan armada kapal *ocean-going*.

Target dari fase I ini untuk sistem perpajakan adalah untuk pembebasan PPN prioritas tinggi, yakni pembebasan PPN terhadap BBM dan jasa kepelabuhanan untuk pelayaran domestik, serta tinjauan ulang klasifikasi kapal sebagai objek pajak PBBKB dan FSO/FSRO sebagai objek pajak PBB. Mengingat pentingnya peran peti kemas sebagai alat angkutan air, perlu juga untuk dibuka fasilitas STKD untuk pembelian atau impor peti kemas.

Peralihan skema pengkreditan pajak menjadi pengajuan STKD dinilai lebih efisien karena proses pengajuan STKD dapat dilakukan dari jauh hari sebelum pengadaan peti kemas. Sementara itu, skema pengkreditan memaksakan perusahaan yang membeli peti kemas untuk menanggung pajak masukan dulu sebelum dapat mengkreditkan pajak mereka.

Langkah ini tidak hanya akan memberikan ruang gerak yang lebih besar bagi perusahaan pelayaran nasional untuk berkembang, tetapi juga secara tidak langsung berpotensi mengembalikan sumber pemasukan negara yang hilang. Mengingat besarnya peran logistik laut terhadap perekonomian negara kepulauan seperti Indonesia, penurunan biaya operasional angkutan laut dapat meningkatkan kapasitas logistik dan mendorong pertumbuhan ekonomi, sehingga pemungutan pajak justru meningkat di lapangan usaha lainnya- terutama yang terdampak secara langsung oleh industri pelayaran nasional.

Penegakan keadilan peraturan perpajakan antara kapal nasional dan kapal asing

Seharusnya, kapal asing dikenakan pajak penghasilan sebesar 2,64 persen sesuai dengan ketentuan PPh pasal 15. Namun, kenyataannya, mekanisme pemungutan pajak di Indonesia dinilai kurang efektif dalam menjangkau perusahaan pelayaran asing, sehingga hilang potensi penerimaan pajak negara yang cukup besar. Hal ini disebabkan oleh mekanisme pemungutan pajak di Indonesia yang, sebagian besarnya, saat ini bersifat pelaporan mandiri (*self-assessment*), terutama untuk pajak penghasilan. Sistem ini memberikan ruang besar kepada wajib pajak dan telah berhasil dalam meningkatkan kepatuhan pajak badan usaha dalam negeri. Di lain sisi, ruang ini menuntut instrumen pengawasan mendalam dari pihak otoritas pajak.

Mekanisme pengawasan kantor perpajakan dan otoritas pajak Indonesia disiapkan untuk memastikan kepatuhan pajak warga negara Indonesia dan kurang efektif ketika diterapkan kepada perusahaan asing, khususnya kegiatan pelayaran kapal asing yang pada dasarnya sulit dipantau. Hal ini dibuat lebih sulit mengingat kontrak kerja kapal bendera asing yang cenderung berjangka sangat pendek karena penerapan asas *cabotage*, faktor yang semakin mempersulit efektivitas instrumen pengawasan otoritas pajak.

Oleh karena itu, diperlukan mekanisme pemungutan pajak yang lebih efektif terhadap kapal berbendera asing, serta penguatan regulasi dan penegakan hukum untuk mengatasi kelemahan yang ada. Di lain sisi, perancangan mekanisme pengawasan pajak baru akan memerlukan proses implementasi yang kompleks dan memerlukan waktu yang panjang. Sementara itu, masalah kepatuhan pajak ini merupakan isu yang akan terus berjalan dan memerlukan solusi ataupun mekanisme pencegahan jangka pendek.

Salah satu metode yang dapat direkomendasikan adalah pemungutan PPh sebelum diterbitkannya SPB, seperti halnya di Vietnam. Skema ini memastikan bahwa kewajiban pajak perusahaan asing telah dipenuhi sebelum kapal melakukan operasinya di perairan Indonesia. Karena kapal asing memerlukan SPB sebelum mereka dapat beroperasi di wilayah laut Indonesia, pengaturan ini memberikan peluang bagi otoritas untuk menghindari penghindaran pajak dari kapal-kapal asing. Namun, untuk mewujudkan hal ini, implementasi rekomendasi ini akan memerlukan koordinasi yang erat antara otoritas pajak dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk memastikan keselarasan dalam pelaksanaannya. Tanpa koordinasi yang baik, efektivitas kebijakan ini bisa terhambat oleh birokrasi yang rumit, sehingga perlu ada komitmen dari semua pihak terkait.

Penyesuaian biaya jasa pelabuhan

Efisiensi biaya merupakan salah satu kunci dalam meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional. Biaya pelayanan usaha jasa pelabuhan meliputi biaya pelayanan usaha jasa terkait kepelabuhanan dan angkutan di perairan. Selain itu juga terdapat biaya jasa bongkat muat di pelabuhan. Kedua biaya ini secara rata-rata berkontribusi sebesar 22,5 persen. PT. Pelindo sebagai perusahaan yang menjadi operator di pelabuhan mencetak performa yang cukup baik. Pada tahun 2023, pertumbuhan arus kapal di dermaga umum dan dermaga non umum sebesar 12,38 persen dan 7,01 persen. Pertumbuhan arus kapal tersebut menghasilkan rasio laba rugi terhadap pendapatan sebesar 12,94 persen.

Oleh karena itu sebagai operator pelabuhan, PT. Pelindo memiliki kapasitas secara keuangan untuk terus berkembang dalam memberikan pelayanan kepada angkutan laut. Guna meningkatkan efisiensi, perbaikan proses bisnis dan teknologi informasi harus terus dilakukan. Proses pengadaan (*procurement*) yang terpusat dan terintegrasi perlu dilakukan agar dapat menurunkan biaya operasional. Sehingga biaya jasa pelabuhan Indonesia menjadi lebih kompetitif dan mampu bersaing dengan biaya jasa pelabuhan Malaysia dan Singapura. Selain itu, dengan ada perbaikan secara kontinu oleh PT. Pelindo, aktivitas di pelabuhan bisa dilakukan secara efektif seperti aktivitas penataan-alih muat (*transshipment*), proses bongkar muat peti kemas dari kapal ke area penumpukan, hingga waktu tunggu kapal di pelabuhan.

6.2.2. Fase II: Menstimulasi Pertumbuhan

Peringanan pajak

Setelah penyesuaian sistem perpajakan jangka pendek, penyesuaian jangka menengah akan berfokus pada tinjauan ulang standar objek pajak, khususnya objek pajak PBB dan PBBKB. Sistem perpajakan

Indonesia pada saat ini mengenakan standar yang kurang konsisten terhadap industri pelayaran nasional pada saat ini.

Leksikon hukum memandang kapal modern sebagai kendaraan bermotor, kontras dengan interpretasi hukum di negara lain. Perundang-undangan pelayaran internasional di negara lain cenderung lebih tua daripada perundang-undangan mengenai kendaraan bermotor. Sementara urutan ini berbanding terbalik dalam sejarah perkembangan hukum Indonesia. Perbedaan kunci ini menyebabkan munculnya interpretasi kapal sebagai objek PBBKB. Untuk pemberdayaan armada angkutan laut nasional, interpretasi ini perlu tinjauan ulang.

Selain adanya inkonsistensi dalam interpretasi objek pajak PBBKB, sistem perpajakan di Indonesia juga menunjukkan inkonsistensi yang serupa dalam penerapan pajak bumi dan bangunan (PBB). Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 234/PMK.03/2022 pasal 9 ayat 1, objek pajak PBB mencakup konstruksi teknik yang tertanam atau melekat secara tetap pada bumi. Namun, dalam praktiknya, sistem perpajakan Indonesia memperluas interpretasi ini hingga mencakup struktur yang bersifat sementara dan bahkan konstruksi yang berada di atas air. Akibatnya, fasilitas penyimpanan terapung seperti *Floating Storage and Offloading* (FSO), *Floating Production System* (FPS), *Floating Processing Unit* (FPU), *Floating Storage Unit* (FSU), *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO), dan *Floating Storage Regasification Unit* (FSRU) dianggap sebagai objek pajak PBB.

Namun, penerapan PBB pada unit-unit terapung ini dipandang kurang tepat. Fasilitas seperti FSO dan FSU hanya bersifat sementara dan tidak secara permanen melekat pada bumi. Sebagai unit terapung, mereka bersifat dinamis dan dapat dipindahkan sesuai kebutuhan operasional pemiliknya. Sifat dinamis dan terapung ini sangat berbeda dengan objek pajak PBB lainnya, seperti jaringan pipa dan kabel bawah laut yang diatur dalam pasal 9 ayat 2 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 234/PMK.03/2022, yang secara permanen tertanam di dasar laut dan tidak dapat berpindah tempat.

Lebih lanjut, peraturan yang sama bahkan mencabut ruas jalan tol dari daftar objek pajak PBB, padahal ruas jalan tol jelas-jelas melekat secara permanen pada bumi dan tidak dapat dipindahkan. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan untuk mengklarifikasi alasan di balik pengklasifikasian unit penyimpanan terapung sebagai bangunan yang dikenakan PBB. Mengingat jumlah unit penyimpanan terapung di Indonesia yang relatif sedikit, peninjauan ulang atau penghapusan mereka sebagai objek pajak PBB kemungkinan tidak akan memberikan dampak signifikan terhadap penerimaan PBB negara.

Dengan adanya inkonsistensi pembebanan pajak tersebut maka pembebasan pajak PBBKB terhadap angkutan laut nasional dan pajak PBB terhadap fasilitas penyimpanan terapung perlu untuk segera dilakukan. Diharapkan dengan adanya penghapusan pajak PBBKB dan PBB pada angkutan laut maka beban perusahaan angkut nasional dapat berkurang, sehingga perusahaan angkut nasional memiliki kemampuan finansial yang lebih tinggi untuk berkembang mampu melakukan ekspansi pada kapal *ocean-going*.

Penyesuaian kebijakan atau target PNBP Kementerian Perhubungan

Dalam penetapan tarif PNBP, Kemenhub bertindak sebagai regulator yang sejatinya memiliki tugas untuk mendukung pertumbuhan industri pelayaran nasional. Pengelolaan PNBP Dirjen Hubla Kemenhub diharapkan dapat menjadi salah satu sumber pendanaan untuk meningkatkan kualitas layanan, sehingga pada akhirnya meningkatkan daya saing industri pelayaran Indonesia. Peningkatan tarif PNBP secara terus menerus akan meningkatkan pendapatan negara. Namun di sisi lain akan menjadi penambahan beban bagi perusahaan pelayaran dan bisa menjadi bumerang bagi perusahaan pelayaran nasional. Pada tingkat makro, pengelolaan PNBP tidak menjadi penyebab inflasi yang tinggi

dan tidak mengganggu aktivitas ekonomi secara keseluruhan (lintas bidang dan sektor). Lebih lanjut, pengelolaan PNBP yang optimal tidak menimbulkan hambatan bagi kegiatan industri pelayaran nasional yang dikenakan jasa PNBP yang bisa berdampak negatif pada kondisi fiskal (APBN).

Dalam kurun waktu terakhir, pencapaian PNBP Kemenhub didukung oleh pencapaian PNBP dari Ditjen Hubla yang selalu melebihi 100 persen yang didukung oleh peningkatan tarif PNBP dapat meningkatkan biaya operasional perusahaan pelayaran secara langsung. Di tengah kondisi perekonomian dan geopolitik global yang semakin tidak menentu, diperlukan dukungan dari pemerintah agar perusahaan pelayaran Indonesia memiliki daya saing yang lebih tinggi. Dalam hal ini Kementerian Perhubungan perlu melakukan upaya yang lebih akomodatif untuk industri pelayaran nasional. Sebagai institusi pemerintah sudah seharusnya penetapan target menyesuaikan kondisi industri yang sedang berlaku. Peningkatan target secara terus menerus dan agresif dapat menghambat pertumbuhan industri pelayaran nasional. Oleh karena itu, target PNBP untuk angkutan laut perlu disesuaikan dengan menahan peningkatan target.

Peningkatan investasi dan dukungan finansial

Investasi yang dilakukan pada industri pelayaran nasional memiliki waktu pengembalian investasi (*payback period*) yang panjang dikarenakan tingginya biaya operasional dan rendahnya margin laba. Peningkatan efisiensi dalam industri pelayaran nasional dapat berpengaruh langsung terhadap biaya logistik nasional. Oleh karena itu upaya untuk meningkatkan efisiensi biaya menjadi aspek penting dalam menurunkan biaya logistik nasional. Salah satu upaya yang dapat dilakukan dengan mendorong pembiayaan yang lebih murah dan mudah untuk industri pelayaran nasional agar memastikan aktivitas operasional berjalan lancar.

Selain itu, pengadaan kapal dan pemeliharaan kapal di Indonesia juga memerlukan modal besar, sehingga industri pelayaran membutuhkan stabilitas finansial yang hanya bisa diperoleh melalui pendanaan jangka panjang dengan suku bunga yang kompetitif. Pinjaman dengan tenor panjang memungkinkan perusahaan pelayaran nasional untuk merencanakan dan mengelola keuangan mereka dengan lebih efektif tanpa tekanan dari kewajiban pembayaran yang harus segera dilunasi.

Kemudahan dalam mengakses pembiayaan dapat dilakukan dengan memberikan program khusus di luar pembiayaan konvensional untuk pembiayaan jasa angkutan laut. Dalam hal ini pemerintah melalui peraturan presiden dapat memberikan mandat bagi salah satu bank BUMN untuk memberlakukan program khusus pembiayaan industri angkutan laut nasional. Program khusus tersebut dapat diberikan dengan tingkat bunga yang lebih rendah atau sama dengan suku bunga kredit dasar di kisaran 8 persen. Dengan demikian, perusahaan angkutan laut nasional dapat menikmati biaya investasi yang lebih murah. Di samping itu, pemberian mandat dari pemerintah juga dapat menambah tenor kredit dari 5 tahun menjadi 15 tahun guna untuk mendukung investasi *capex* bagi perusahaan pelayaran nasional.

Dalam jangka panjang, pemerintah juga harus mendorong peningkatan efisiensi perbankan dalam aspek profitabilitas. Dalam hal ini, Otoritas Jasa Keuangan perlu mempercepat penerbitan peraturan mengenai transparansi suku bunga perbankan. Dengan peraturan tersebut, transparansi komponen suku bunga dasar seperti *overhead cost*, *margin* dan estimasi premi risiko dapat diakses secara terbuka. Dengan adanya keterbukaan informasi, maka kompetisi dalam industri perbankan akan lebih sehat. Hal ini dapat mendorong efisiensi dalam industri perbankan. Sehingga diharapkan hal tersebut dapat menekan suku bunga kredit di Indonesia.

6.2.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan

Pemberlakuan industri pelayaran sebagai infrastruktur

Kebijakan fiskal memainkan peran penting dalam pemberdayaan industri di Indonesia, termasuk industri pelayaran. Pada dasarnya, jasa angkutan air di Indonesia memiliki peran yang serupa dengan infrastruktur. Angkutan air menghubungkan perorangan, barang dan jasa seperti halnya jembatan, terowongan dan rel kereta api. Meskipun demikian, pemberlakuan insentif fiskal terhadap industri pelayaran nasional tidak setara dengan sarana infrastruktur.

Program jangka panjang dari peta jalan pemberdayaan industri adalah untuk mengadakan kebijakan fiskal yang mendukung perkembangan berkelanjutan. Dengan asumsi bahwa optimalisasi kapasitas pelabuhan dan rute pelayaran pada tahun 2028 sudah berkembang dengan pesat, dapat diproyeksikan bahwa jasa angkutan laut nasional akan menjadi jasa yang terpisahkan dari kelancaran perekonomian negara. Di lain sisi, peningkatan permintaan ini berpotensi melebihi ketersediaan armada angkutan laut nasional sehingga akan muncul keperluan untuk peremajaan armada angkutan laut nasional dalam skala besar. Dalam rangka mengayomi keperluan ini, pemerintah dapat mengimplementasikan berbagai kebijakan fiskal yang strategis untuk mendukung lonjakan permintaan tersebut.

Secara garis besar, armada angkutan laut nasional dapat diperkuat dengan tiga cara utama, galangan kapal baru, pembelian kapal dari luar negeri, atau peremajaan kapal-kapal tua. Sementara itu, pemberdayaan melalui kebijakan fiskal dapat dilakukan dari dua sisi, dukungan daya beli pihak yang melaksanakan pengadaan dan dukungan yang menekan biaya dari pengadaan tersebut. Peningkatan daya saing industri pelayaran nasional diharapkan dapat berlanjut di level global dengan ekspansi dari perusahaan angkutan laut nasional untuk memiliki kapal *ocean-going*. Dengan demikian, industri pelayaran nasional dapat memperkuat eksistensi Indonesia di dunia internasional.

Seperti halnya di proyek-proyek strategis nasional negara, kebijakan fiskal yang kuat telah terbukti mampu meningkatkan daya tarik investasi suatu industri. Konsekuensinya, arus masuk modal kepada pelaku industri meningkatkan kapasitas pelaku dapat digunakan untuk ekspansi jasa industri pelayaran nasional. Kebijakan fiskal yang paling efektif akan tergantung pada reaksi industri dan pasar terhadap program-program di fase sebelumnya. Oleh karena itu, penerapan program ini akan memerlukan pendekatan yang dinamis. Akan tetapi, pendekatan dinamis akan memerlukan integrasi data untuk memastikan bahwa pihak-pihak terkait dapat mengambil keputusan yang sesuai dengan realitas pasar.

Subsidi untuk MFO/Biodiesel

Sebagai negara pihak dalam *Marine Pollution (MARPOL) Annex VI*, Indonesia wajib memenuhi pembatasan emisi dari kapal berbendera Indonesia. Sesuai dengan standar MARPOL VI, kapal Indonesia diwajibkan menggunakan MFO dengan kadar sulfur maksimal 0,5 persen. Target pengurangan emisi kapal juga dikenakan kepada kapal yang menggunakan diesel. Melalui Peraturan Menteri ESDM Nomor 25/2013, kapal-kapal diesel Indonesia diwajibkan membeli biodiesel sebagai bahan bakar yang lebih rendah emisi.

Meskipun penetapan target pengurangan emisi bertujuan baik, sulit dikatakan bahwa industri pelayaran Indonesia sudah melalui masa transisi yang efektif. Seiring dengan implementasi standar MARPOL VI, industri bahan bakar Indonesia mulai mentransformasi unit usaha MFO dan diesel mereka untuk mulai memproduksi MFO rendah sulfur dan biodiesel pada level komersial. Dalam konteks MFO rendah sulfur, kapasitas produksi di Indonesia saat ini masih sangat terbatas dan belum mencukupi untuk memenuhi kebutuhan armada angkutan laut Indonesia. Total luaran produksi MFO rendah sulfur kurang dari 30 persen dari total luaran produksi MFO sebelum adopsi standar MARPOL VI.

Keterbatasan kapasitas produksi ini menyebabkan kondisi kelangkaan MFO rendah sulfur yang memicu kenaikan harga. Kenaikan harga bahan bakar ini berkontribusi pada tingginya biaya logistik laut Indonesia dan berdampak pada kapasitas operasi industri pelayaran nasional.

Penggunaan biodiesel juga membawa biaya transisi tersendiri. Sebagai campuran mono-alkyl ester dengan minyak alami, biodiesel memiliki kepadatan energi volumetrik yang lebih rendah dibandingkan dengan diesel murni. Kandungan oksigen dalam minyak alami membuat biodiesel memiliki kecepatan nyala yang lebih tinggi, tetapi hal ini juga mengurangi nilai kalor per volume biodiesel jika dibandingkan dengan diesel. Perbedaan tingkat kalor ini berarti penggunaan biodiesel tidak sehemat diesel. Sebagai contoh, suatu kapal diesel akan menggunakan volume biodiesel lebih banyak dibanding diesel dalam waktu pelayaran yang sama. Selama ini, proses transisi bahan bakar dilakukan tanpa adanya kompensasi. Perusahaan pelayaran diwajibkan mengadopsi bahan bakar alternatif ketika fasilitas penyedia bahan bakar tersebut masih berkembang. Konsekuensi dari kondisi ini berdampak langsung terhadap biaya logistik Indonesia yang tergolong tinggi.

Pada fase jangka panjang peta jalan ini, usai penyesuaian fondasi tata kelola kelautan dalam fase-fase sebelumnya, biaya logistik Indonesia masih dapat ditekan melalui kompensasi terhadap biaya transisi energi. Kompensasi dapat dikeluarkan dalam berbagai bentuk, salah satunya melalui subsidi pembelian MFO dan biodiesel. Subsidi untuk bahan bakar rendah emisi hanya dalam besaran yang cukup untuk mengembalikan biaya bahan bakar ke paritas sebelum adopsi standar MARPOL VI. Mengingat besarnya peran logistik laut dalam perekonomian Indonesia, negara kepulauan, subsidi ini akan mengadakan efek pengganda yang pada akhirnya meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara. Kompensasi ini juga akan bermain peran ke usaha pemberdayaan armada angkutan laut nasional dan peningkatan daya saing kapal bendera Indonesia.

Perlu dipertimbangkan juga bahwa daya beli masyarakat diprediksi sedang dalam tren menurun yang akan terus berlaku sampai 2025. Hal ini menunjukkan bahwa penekanan inflasi diperlukan di industri hulu. Walaupun peran logistik laut untuk ekonomi Indonesia secara menyeluruh dapat dinilai cukup besar, pangsa peran ini terhadap industri hulu lebih besar lagi. Oleh karena itu, penekanan biaya logistik laut menjadi semakin krusial untuk menjaga kestabilan daya beli masyarakat.

6.3. Strategi 3: Akselerasi pengembangan infrastruktur

6.3.1. Fase I: Penguatan fondasi

Pengembangan konektivitas pelayaran

Sebagai negara kepulauan, Indonesia menghadapi tantangan besar dalam menghubungkan wilayah-wilayahnya yang tersebar. Banyak daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan masih mengalami kesulitan dalam akses transportasi, yang berdampak pada keterlambatan distribusi barang dan peningkatan biaya logistik. Masalah utama dalam pengembangan konektivitas pelayaran di Indonesia adalah kurangnya sinkronisasi antara rute yang dikembangkan oleh pemerintah dan rute yang dilayani oleh sektor swasta. Ketidakesesuaian ini menyebabkan inefisiensi dalam jaringan pelayaran nasional, yang berdampak pada keterlambatan dan biaya logistik yang tinggi. Oleh karena itu, diperlukan upaya strategis untuk meningkatkan konektivitas pelayaran demi mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Program ini akan melibatkan berbagai kegiatan nyata seperti penyusunan peta rute pelayaran nasional yang terintegrasi antara rute perintis dan komersial, serta pembangunan infrastruktur pendukung seperti dermaga dan fasilitas bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan strategis.

Harapan dari program ini adalah terciptanya jaringan pelayaran nasional yang lebih efisien dan terintegrasi, yang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan merata di seluruh wilayah Indonesia. Dengan sinkronisasi rute antara pemerintah dan sektor swasta, diharapkan dapat mengurangi biaya logistik, meningkatkan kecepatan distribusi barang, dan membuka akses ekonomi bagi daerah-daerah terpencil. Program ini juga bertujuan untuk memperkuat daya saing industri pelayaran Indonesia di tingkat global dengan menciptakan jaringan pelayaran yang andal dan efisien yang mampu mendukung aktivitas perdagangan internasional.

Pemberdayaan potensi pelabuhan melalui penerapan sistem *hub and spoke*

Banyak pelabuhan di kawasan timur Indonesia belum dimanfaatkan secara optimal, sehingga potensi ekonominya belum tergali dengan baik. Hal ini menyebabkan biaya logistik yang tinggi dan kesenjangan ekonomi antara wilayah barat dan timur Indonesia sehingga diperlukan optimalisasi *sistem hub and spoke*.

Sistem *hub and spoke* yang belum optimal juga mengakibatkan terjadinya ketergantungan berlebihan pada beberapa pelabuhan utama, sementara wilayah-wilayah lainnya masih kurang terhubung secara langsung. Oleh karena itu, diperlukan strategi efektif untuk meningkatkan konektivitas dan efisiensi logistik di kawasan timur melalui pemberdayaan pelabuhan dengan penerapan sistem *hub and spoke*.

Fokus dari program ini adalah penerapan sistem *hub and spoke* untuk memberdayakan potensi pelabuhan di Indonesia timur. Pemerintah perlu mengembangkan rute baru yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan kecil (*spoke*) dengan pelabuhan utama (*hub*) di kawasan timur Indonesia. Pelabuhan *hub* akan berfungsi sebagai pusat distribusi utama, sementara pelabuhan *spoke* akan mengumpulkan dan mendistribusikan barang dari dan ke pelabuhan *hub*.

Program ini mencakup pembangunan infrastruktur pelabuhan, peningkatan fasilitas bongkar muat, serta pengadaan kapal-kapal *feeder* yang efisien. Contoh keberhasilan yang telah dicapai adalah pengembangan Pelabuhan Bitung sebagai *hub* di Sulawesi Utara, yang telah berhasil meningkatkan arus barang dan menurunkan biaya logistik di wilayah tersebut. Selain itu, akan ada pelatihan bagi operator pelabuhan dan staf terkait untuk meningkatkan kapasitas dalam mengelola infrastruktur baru. Pelaksanaan program ini juga akan melibatkan pemantauan dan evaluasi secara berkala untuk memastikan efektivitas dan keberlanjutan dari peningkatan konektivitas pelayaran.

Harapan dari program ini adalah terciptanya jaringan pelayaran yang lebih efisien dan terintegrasi di Indonesia timur, yang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di kawasan tersebut. Melalui penerapan sistem *hub and spoke*, diharapkan biaya logistik dapat ditekan, waktu pengiriman barang dapat dipercepat, dan akses ekonomi ke daerah-daerah terpencil dapat ditingkatkan. Indikator keberhasilan program ini antara lain peningkatan volume barang yang didistribusikan melalui pelabuhan-pelabuhan *spoke*, peningkatan frekuensi pelayaran di rute-rute baru, serta peningkatan investasi di sektor logistik dan maritim di kawasan timur Indonesia.

6.3.2. Fase II: Menstimulasi pertumbuhan

Pengembangan infrastruktur pelabuhan kunci

Pelabuhan yang efisien dan memadai sangat penting untuk mendukung aktivitas ekonomi, terutama di daerah dengan arus penumpang yang tinggi. Banyak pelabuhan di Indonesia yang mengalami keterbatasan kapasitas dan efisiensi operasional. Hal ini dapat menyebabkan kemacetan, waktu tunggu yang lama, dan menurunnya kualitas pelayanan. Oleh karena itu, pengembangan dan optimalisasi infrastruktur pelabuhan menjadi prioritas. Pelabuhan kunci adalah pelabuhan yang memiliki peran

strategis dalam menghubungkan jalur transportasi utama dan mendukung arus penumpang serta barang dalam skala besar. Pengembangan infrastruktur di pelabuhan kunci bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional sehingga mampu mengakomodasi pertumbuhan volume perdagangan dan mobilitas penduduk yang terus meningkat. Dengan demikian, pengembangan infrastruktur pelabuhan kunci adalah langkah strategis yang krusial untuk memastikan bahwa industri pelayaran Indonesia dapat berkembang dan berkontribusi secara maksimal dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan konektivitas antarwilayah.

Optimalisasi pelabuhan dengan arus penumpang yang tinggi merupakan upaya untuk meningkatkan efisiensi dan kapasitas pelabuhan dalam melayani kebutuhan transportasi, baik penumpang maupun barang. Program ini penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan kualitas pelayanan di sektor transportasi laut. Pelabuhan yang optimal dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah dan aksesibilitas bagi masyarakat. Ini juga berperan dalam mendukung program tol laut yang bertujuan mengurangi disparitas harga dan meningkatkan distribusi barang ke daerah terpencil. Fokus utama dari program ini adalah meningkatkan kapasitas dan fasilitas pelabuhan-pelabuhan yang menjadi pintu gerbang utama bagi arus penumpang dan barang.

Salah satu contoh pembangunan pelabuhan kunci yang diperlukan adalah pada Pelabuhan Merak dan Bakauheuni. Pelabuhan Merak dan Bakauheuni merupakan dua pelabuhan kunci yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera, dan sering kali mengalami arus penumpang yang sangat tinggi, terutama saat periode liburan dan mudik. Pembuatan dermaga baru di Pelabuhan Merak dan Bakauheuni bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional pelabuhan, yang merupakan pintu gerbang utama antara Pulau Jawa dan Sumatera. Dengan dermaga baru, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal, mempercepat proses bongkar muat, dan meningkatkan konektivitas logistik antarpulau. Peningkatan kapasitas ini juga akan mendukung pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional dengan memperlancar arus barang dan jasa. Pembangunan ini juga harus didukung oleh peningkatan fasilitas pendukung lainnya seperti akses jalan, area parkir, dan sistem manajemen lalu lintas pelabuhan.

Pembuatan dermaga baru pada pelabuhan kunci diharapkan memperlancar arus penumpang dan barang, mengurangi kemacetan, meningkatkan efisiensi operasional. Pelabuhan yang efisien dan memadai akan mendukung pertumbuhan ekonomi daerah sekitarnya dengan meningkatkan arus barang dan jasa. Dengan peningkatan efisiensi dan kapasitas pelabuhan, biaya logistik dapat dikurangi, yang pada akhirnya akan berdampak pada penurunan harga barang di pasar.

Pengembangan infrastruktur digital

Dalam menghadapi era globalisasi dan kemajuan teknologi yang pesat, sektor maritim Indonesia dihadapkan pada tantangan untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi dalam aktivitas operasional. Ketergantungan pada metode dan teknologi konvensional telah membatasi kemampuan industri maritim untuk bersaing di pasar internasional dan memenuhi standar keselamatan serta lingkungan yang semakin ketat. Selain itu, infrastruktur digital yang belum memadai dan kurangnya adopsi teknologi modern menghambat optimalisasi operasional kapal dan pelabuhan. Oleh karena itu, strategi optimalisasi teknologi modern menjadi sangat penting untuk memastikan bahwa sektor maritim Indonesia dapat berinovasi, meningkatkan efisiensi, dan mencapai standar internasional yang diperlukan untuk pertumbuhan berkelanjutan.

Implementasi teknologi navigasi dan komunikasi terbaru serta pengembangan infrastruktur digital adalah langkah strategis untuk meningkatkan operasional kapal non-konvensional. Penggunaan teknologi canggih seperti GPS, radar, *Automatic Identification System (AIS)*, dan *Electronic Chart Display*

and Information System (ECDIS) akan meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal, meminimalisir risiko kecelakaan, dan memastikan kepatuhan terhadap standar internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Selain itu, pengembangan infrastruktur digital dengan sistem manajemen transportasi berbasis digital, termasuk pemantauan kondisi kapal, pemeliharaan prediktif, dan manajemen logistik yang efisien, akan memastikan operasional kapal non-konvensional lebih efisien dan terintegrasi, mendukung keberlanjutan dan pengembangan industri maritim.

Sertifikasi dan pelatihan bagi awak kapal mengenai penggunaan teknologi dan pemenuhan standar keselamatan serta lingkungan akan dilakukan secara berkala. Program ini juga melibatkan kemitraan strategis antara pemerintah, industri, dan akademisi untuk memfasilitasi transfer teknologi, inovasi, dan pengembangan kompetensi.

Dengan penerapan strategi optimalisasi teknologi modern, diharapkan industri pelayaran nasional dapat meningkatkan efisiensi operasional, memenuhi standar internasional, dan bersaing di pasar global. Peningkatan daya saing industri pelayaran nasional akan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang lebih terhubung dan maju. Mengimplementasikan sistem manajemen transportasi berbasis digital akan meningkatkan keberlanjutan operasional kapal non-konvensional dan memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan industri maritim yang lebih efisien dan inovatif.

6.3.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan

Optimalisasi pelabuhan untuk akomodasi kapal Ro-Ro

Industri pelayaran nasional menghadapi tantangan infrastruktur yang belum memadai untuk menampung volume dan jenis kapal yang terus meningkat. Terutama, pelabuhan-pelabuhan utama seperti Merak dan Bakauheni sering mengalami kemacetan karena keterbatasan kapasitas dermaga khusus untuk kapal Ro-Ro. Hal ini mengakibatkan waktu tunggu yang panjang bagi kapal dan penumpang, serta menurunkan efisiensi operasional pelabuhan. Kondisi ini menunjukkan kebutuhan mendesak akan penguatan dan pengelolaan terpadu pelabuhan khusus untuk mendukung pertumbuhan ekonomi maritim.

Penambahan dermaga khusus untuk kapal Ro-Ro, bertujuan untuk mendistribusikan beban operasional secara lebih merata dan meningkatkan efisiensi transportasi laut. Selain itu, pelabuhan-pelabuhan yang terpilih untuk pengembangan ini akan dilengkapi dengan fasilitas modern dan teknologi terkini untuk meningkatkan kualitas layanan. Pelatihan dan peningkatan kapasitas bagi operator pelabuhan dan staf terkait juga dilakukan agar mereka dapat mengelola infrastruktur baru dengan lebih efektif. Implementasi program ini akan memperhatikan peraturan terbaru Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pelabuhan Laut.

Dalam upaya penambahan fasilitas untuk kapal Ro-Ro, program ini akan mencakup beberapa kegiatan teknis. Pertama, akan dilakukan studi kelayakan untuk menentukan lokasi strategis bagi pembangunan dermaga baru, dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti volume lalu lintas kapal, kebutuhan logistik, dan aksesibilitas. Setelah lokasi ditetapkan, tahap berikutnya adalah desain dan konstruksi dermaga yang memenuhi standar internasional, dilengkapi dengan fasilitas seperti area parkir yang luas, sistem pemuatan dan pembongkaran yang efisien, serta infrastruktur pendukung seperti jaringan listrik, air, dan komunikasi. Selanjutnya, pelabuhan yang diperbarui akan dilengkapi dengan teknologi canggih untuk meningkatkan efisiensi operasional, seperti sistem otomatisasi untuk pemuatan dan pembongkaran kendaraan, sistem manajemen lalu lintas pelabuhan, serta perangkat lunak untuk

pemantauan dan pelacakan kapal secara aktual. Selain itu, fasilitas keamanan dan keselamatan juga akan ditingkatkan, seperti pemasangan CCTV, sistem alarm kebakaran, dan perangkat keselamatan lainnya untuk memastikan operasi yang aman dan terjamin.

Program ini juga perlu melibatkan kerja sama dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, perusahaan pelayaran, dan masyarakat setempat, untuk memastikan keberhasilan implementasi. Dengan terlaksananya program ini, diharapkan kemacetan di pelabuhan utama dapat dikurangi, efisiensi operasional pelabuhan meningkat, dan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan menjadi lebih baik. Selain itu, penambahan dermaga khusus ini juga diharapkan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi daerah sekitar pelabuhan dan menarik lebih banyak investasi dalam sektor maritim. Pada akhirnya, program ini bertujuan untuk menjadikan industri pelayaran nasional lebih kompetitif dan mampu bersaing di pasar global.

Optimalisasi pelabuhan marina untuk akomodasi kapal pariwisata

Industri pariwisata maritim di Indonesia memiliki potensi besar untuk mendatangkan devisa dan meningkatkan perekonomian lokal. Namun, infrastruktur marina yang ada saat ini masih kurang memadai untuk menampung jumlah kapal pesiar yang terus meningkat. Kurangnya fasilitas modern dan *area docking* yang terbatas menyebabkan banyak kapal pesiar memilih negara lain sebagai tujuan. Oleh karena itu, pembangunan marina baru menjadi sangat penting untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelabuhan marina di Indonesia dan memanfaatkan potensi besar industri pariwisata maritim.

Fokus utama dari program ini adalah pembangunan dan proyek pembangunan marina baru yang memenuhi standar internasional untuk akomodasi kapal pesiar. Program ini akan melibatkan identifikasi lokasi strategis untuk marina baru, dengan mempertimbangkan destinasi wisata unggulan dan aksesibilitas. Selanjutnya, desain dan konstruksi marina akan dilaksanakan dengan mengintegrasikan teknologi canggih dan fasilitas lengkap, seperti area parkir yang luas, fasilitas perawatan kapal, serta infrastruktur pendukung lainnya. Implementasi pembangunan marina baru ini juga akan melibatkan kolaborasi antara pemerintah, industri, dan komunitas lokal. Dengan demikian, pelabuhan marina yang dibangun tidak hanya memenuhi standar internasional tetapi juga mendukung keberlanjutan ekonomi dan lingkungan setempat. Diharapkan pembangunan marina baru ini akan menjadi tonggak penting dalam memajukan industri pariwisata maritim Indonesia dan meningkatkan daya tarik negara ini sebagai destinasi wisata maritim kelas dunia. Implementasi pembangunan marina baru ini juga akan melibatkan kolaborasi antara pemerintah, industri, dan komunitas lokal.

Dengan terlaksananya program ini, diharapkan menambah pelabuhan marina di Indonesia yang dapat mengakomodasi lebih banyak kapal pesiar, meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara, dan mendukung pertumbuhan sektor pariwisata maritim. Selain itu, program ini juga diharapkan dapat menciptakan lapangan kerja baru dan meningkatkan pendapatan daerah melalui pengembangan ekonomi lokal. Indikator keberhasilan dari pembangunan marina baru ini meliputi peningkatan jumlah kapal pesiar yang berlabuh di pelabuhan marina Indonesia, peningkatan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara, serta peningkatan pendapatan daerah dari sektor pariwisata maritim.

Peremajaan infrastruktur pelabuhan

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan ribuan pelabuhan menghadapi tantangan besar dalam mengelola infrastruktur pelabuhan yang efisien dan modern. Banyak pelabuhan di Indonesia mengalami penurunan kapasitas dan efisiensi akibat infrastruktur yang usang dan kurangnya teknologi canggih dalam operasionalnya. Hal ini berdampak pada peningkatan waktu tunggu kapal untuk berlabuh dan bongkar muat, serta terbatasnya jumlah dan volume kapal yang dapat dilayani oleh

pelabuhan. Oleh karena itu, peremajaan infrastruktur pelabuhan menjadi kebutuhan mendesak untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi operasional pelabuhan di Indonesia.

Fokus utama dari program peremajaan infrastruktur pelabuhan ini adalah meningkatkan jumlah dan volume kapal yang dapat dilayani serta menurunkan waktu tunggu kapal untuk berlabuh dan bongkar muat. Program ini akan melibatkan renovasi dan modernisasi fasilitas pelabuhan, termasuk perbaikan dermaga, gudang, area parkir, layanan logistik terpadu, peralatan bongkar muat area parkir, serta fasilitas kesehatan dan keselamatan akan dikembangkan. Program ini akan meningkatkan koordinasi dan efisiensi operasional. Selain itu, implementasi teknologi canggih seperti implementasi *Port Community System* (PCS), sistem manajemen pelabuhan berbasis digital dan otomatisasi proses operasional akan dilakukan untuk meningkatkan efisiensi dan koordinasi. Peningkatan implementasi teknologi dalam operasional pelabuhan ini diharapkan dapat meminimalkan waktu tunggu kapal dan mengoptimalkan kapasitas pelabuhan.

Dengan terlaksananya program ini, diharapkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia akan mampu bersaing di kancah internasional dan memberikan layanan yang lebih cepat dan efisien. Penurunan waktu tunggu kapal untuk berlabuh dan bongkar muat akan meningkatkan kepuasan pengguna jasa pelabuhan dan mengurangi biaya operasional. Selain itu, peningkatan jumlah dan volume kapal yang dapat dilayani akan mendukung pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan arus barang dan penumpang. Implementasi teknologi dalam operasional pelabuhan juga akan memastikan bahwa pelabuhan di Indonesia mampu mengikuti perkembangan global dan memberikan kontribusi signifikan terhadap perkembangan industri maritim nasional.

Tujuan dari peremajaan infrastruktur pelabuhan ini adalah menciptakan pelabuhan yang modern, efisien, dan berdaya saing tinggi. Dengan peningkatan jumlah dan volume kapal yang dapat dilayani, serta penurunan waktu tunggu kapal untuk berlabuh dan bongkar muat, diharapkan sektor maritim Indonesia dapat tumbuh lebih pesat dan memberikan manfaat ekonomi yang lebih besar bagi negara. Program ini juga mencerminkan komitmen pemerintah dalam meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan untuk mendukung keberlanjutan dan kemajuan ekonomi nasional.

Pengembangan industri bahan baku kapal dan komponen kapal dalam negeri

Industri galangan kapal menjadi salah satu aspek penting yang berpengaruh bagi industri pelayaran Indonesia karena industri galangan kapal memproduksi kapal untuk kebutuhan industri maupun melakukan pemeliharaan kapal secara berkala. Saat ini industri galangan kapal Indonesia memiliki ketergantungan tinggi terhadap impor bahan baku.

Oleh karena itu, guna mengurangi risiko ketergantungan impor, industri galangan kapal Indonesia perlu dikembangkan. Hal ini dapat dilakukan dengan aglomerasi industri galangan kapal. Dalam konsep aglomerasi industri galangan kapal, pembangunan kapal dapat dipecah menjadi beberapa bagian dan dikerjakan secara paralel oleh beberapa galangan kapal di lokasi yang berdekatan. Dengan pembagian pekerjaan maka galangan kapal dapat memfokuskan sumber daya yang dimiliki untuk melakukan kegiatan spesifik dibandingkan membuat kapal secara utuh. Melalui spesialisasi pembuatan komponen kapal, galangan kapal dapat memproduksi komponen dalam kuantitas yang lebih banyak. Sehingga peningkatan skala produksi galangan kapal dapat meningkatkan produktivitas.¹²³ Peningkatan produktivitas tersebut akan mendorong galangan kapal untuk mencapai skala ekonomi, yaitu suatu

¹²³ Universitas Indonesia, "Industri Galangan Kapal, Asa Utama Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia", 2018, <https://tinyurl.com/2mwzevvpd>

kondisi ketika produsen menikmati biaya rata-rata per unit yang lebih rendah seiring dengan meningkatnya kuantitas yang diproduksi.

Selain meningkatkan efisiensi dan produktivitas, pemerintah juga dapat berperan untuk membantu meningkatkan mutu dari produksi galangan kapal. Pemerintah dapat menetapkan standarisasi mutu komponen kapal yang diproduksi. Pengawasan yang dilakukan pemerintah juga akan lebih efisien dan terarah jika galangan kapal memiliki spesialisasi. Upaya ini akan membantu industri galangan kapal lebih berdaya dan tidak tergantung impor komponen.¹²⁴

Pemerintah juga dapat memberikan insentif fiskal untuk industri galangan kapal Indonesia untuk mendukung industri pelayaran nasional dengan mengurangi atau menghapus PPN terhadap kegiatan perbaikan, *docking* dan bangun kapal. Saat ini hanya galangan kapal di Batam yang menikmati pembebasan PPN. Fasilitas ini tidak dapat dinikmati oleh seluruh perusahaan pelayaran nasional, terutama yang berlokasi di Indonesia Timur dan memiliki skala kecil. Biaya yang dikeluarkan untuk berlayar ke galangan kapal akan sangat tinggi untuk perusahaan pelayaran nasional yang memiliki lokasi jauh dari Batam sehingga mereka akan memilih galangan kapal terdekat yang tidak menikmati pembebasan PPN.¹²⁵ Hal ini menyebabkan perusahaan pelayaran nasional di wilayah Indonesia timur sulit untuk berkembang. Oleh karena itu pemerintah perlu memberlakukan pembebasan PPN bagi kegiatan galangan kapal seperti pembangunan, perbaikan dan *docking* agar dapat meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional secara merata.

6.4. Strategi 4: Pengembangan *beyond cabotage*

6.4.1. Fase I: Penguatan fondasi

Perbaikan regulasi ekspor impor untuk komoditas strategis

Permendag Nomor 40 Tahun 2020 Pasal 4 menyatakan bahwa angkutan laut nasional yang digunakan untuk kebutuhan ekspor batu bara dan/atau CPO, serta impor beras dan barang lain untuk pengadaan "diselenggarakan" oleh perusahaan angkutan laut nasional. Apabila dilihat lebih jauh, istilah "diselenggarakan" menunjukkan bahwa perusahaan pelayaran nasional sebelumnya memiliki pangsa pasar yang besar karena ketentuan bahwa kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional diharuskan untuk melayani ekspor dan impor batu bara sehingga setelah Permendag Nomor 40 Tahun 2020 terbit perusahaan pelayaran nasional hanya memiliki pangsa pasar yang sedikit. Namun di sisi lain penggunaan kata "diselenggarakan" disebabkan oleh armada pelayaran nasional yang belum siap untuk memenuhi kebutuhan ekspor Batubara dan CPO yang besar. Hal ini justru berkebalikan dengan semangat implementasi kebijakan *beyond cabotage*.¹²⁶

Selain itu pengurangan kapasitas muatan menjadi 10.000 DWT pada Permendag Nomor 65 Tahun 2020, industri pelayaran nasional mengalami penurunan pangsa pasar. Evaluasi mengenai penurunan kapasitas muatan perlu dilakukan untuk mendorong implementasi kebijakan *beyond cabotage*.¹²⁷ Oleh karena itu Kementerian Perdagangan perlu menindaklanjuti penerapan *beyond cabotage* dan merumuskan regulasi yang lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan aktivitas ekspor impor maupun kapasitas armada pelayaran nasional.

¹²⁴ Universitas Indonesia, "Industri Galangan Kapal, Asa Utama Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia", 2018, <https://tinyurl.com/2mwezvpd>

¹²⁵ Wawancara Dengan Ketua Pokja Advokasi Perpajakan Dan Kepabeanaan INSA, 26 Juli 2024

¹²⁶ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

¹²⁷ Bappenas, "Laporan Kajian Beyond Cabotage Di Perairan Indonesia", 2020, <https://tinyurl.com/53prm8fc>

Dalam rangka perumusan kebijakan, Kementerian Perdagangan Juga perlu melakukan sosialisasi secara terbuka kepada asosiasi terkait ekspor-impor, termasuk industri pelayaran nasional. Melalui sosialisasi secara terbuka, diharapkan dapat menghasilkan diskusi dan kajian mendalam antara Kementerian Perdagangan dan pelaku usaha pelayaran nasional untuk merumuskan kriteria muatan serta kesiapan industri pelayaran nasional dalam melaksanakan kegiatan ekspor-impor. Perumusan kebijakan tersebut dapat dimulai dengan meningkatkan kapasitas muatan ekspor dan impor komoditas terkait. Hal ini tidak mustahil mengingat volume ekspor batu bara mencapai 42,3 juta ton dan volume ekspor CPO mencapai 28,6 juta ton.^{128 129} Dengan meningkatkan ketentuan terkait kapasitas muatan diharapkan perusahaan pelayaran nasional dapat meningkatkan pangsa pasar yang akan meningkatkan pendapatan dan pertumbuhan industri pelayaran nasional.

Kolaborasi antara institusi pendidikan dan industri pelayaran

Saat ini negara tetangga seperti Malaysia memiliki kurikulum pendidikan untuk sekolah pelayaran yang lebih maju dari Indonesia dengan mengikutsertakan kemampuan *soft skill* yang diperlukan bagi lulusan sekolah pelayaran untuk lebih matang ketika terjun dalam industri pelayaran.¹³⁰ Salah satu cara yang dapat mendukung peningkatan kualitas SDM di dalam industri pelayaran adalah melakukan kolaborasi riset dengan lembaga institusi pendidikan seperti perguruan tinggi. Dengan adanya kolaborasi antara institusi pendidikan dan industri maka akan menciptakan sinergi antara dunia akademik dan industri guna menghasilkan tenaga kerja yang kompeten dan sesuai dengan kebutuhan pasar. Kerja sama antara industri dan institusi pendidikan akan mampu membentuk sebuah tim kolaborasi yang terdiri dari perwakilan institusi pendidikan, perusahaan industri perkapalan, asosiasi industri pemerintah, praktisi industri, dosen, dan ahli pendidikan. Sasaran dari program ini adalah instruktur pelayaran, mahasiswa, dan institusi pendidikan yang berfokus pada bidang perkapalan.

Bentuk kolaborasi antara industri pelayaran nasional dan institusi pendidikan yakni adanya program *fellowship*. Bagi mahasiswa dan instruktur pelayaran yang terlibat dalam program *fellowship* tidak hanya memberikan mereka pengalaman praktis tetapi juga memperkuat kapasitas para pengajar di bidang ini. Instruktur pelayaran adalah kunci dalam pendidikan dan pelatihan calon tenaga kerja di industri perkapalan. Program *fellowship* bagi instruktur bertujuan untuk meningkatkan kompetensi mereka melalui pelatihan, penelitian, dan pengalaman industri yang relevan. Ini akan memastikan bahwa mereka dapat mengajarkan materi yang mutakhir dan relevan dengan kondisi industri saat ini. Program *fellowship* ini juga mencakup magang atau observasi di perusahaan perkapalan untuk mendapatkan wawasan langsung tentang operasi dan teknologi industri.

Selain itu, penyesuaian kurikulum pendidikan sesuai dengan kebutuhan industri juga sangat diperlukan. Kurikulum pendidikan di bidang pelayaran harus selalu disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan industri. Kerja sama dengan industri memungkinkan institusi pendidikan untuk mendapatkan informasi terkini tentang kebutuhan pasar tenaga kerja, teknologi terbaru, dan standar operasi di industri perkapalan. Penyesuaian kurikulum ini dapat mencakup penerapan teknologi baru dan kebutuhan spesifik industri. Dengan adanya teknologi baru dalam perkapalan, seperti otomatisasi dan digitalisasi, kurikulum harus mencakup pengetahuan dan keterampilan yang relevan untuk menghadapi perkembangan ini. Kolaborasi dengan perusahaan pelayaran dapat membantu institusi pendidikan memahami kebutuhan spesifik dari berbagai sektor dalam industri, seperti navigasi, teknik mesin, dan manajemen pelayaran. Penyesuaian kurikulum juga dapat dilakukan dengan adopsi

¹²⁸ Badan Pusat Statistik, Ekspor Minyak Kelapa Sawit Menurut Negara Tujuan Utama, 2012-2023, <https://tinyurl.com/Ycx298ht>

¹²⁹ Badan Pusat Statistik, Ekspor Batu Bara Menurut Negara Tujuan Utama, 2012-2023, <https://tinyurl.com/Y4fw8fj3>

¹³⁰ Wawancara Dengan Wakil Ketua Umum INSA, 25 Juli 2024

kurikulum pelayaran dari negara lain seperti Singapura, Filipina dan Norwegia yang memiliki SDM industri pelayaran yang lebih maju. Sehingga dengan adanya adopsi kurikulum maka diharapkan lulusan sekolah pelayaran Indonesia juga lebih adaptif dan kompeten.

Melalui penyusunan kurikulum yang lebih relevan dan sesuai dengan tuntutan pasar kerja, maka lulusan yang dihasilkan dapat menjadi tenaga kerja yang profesional dan kompeten di bidangnya. Lulusan sekolah pelayaran bekerja di perusahaan pelayaran nasional dengan kemampuan yang lebih baik sehingga dapat memenuhi standar untuk berlayar di kapal *ocean-going*. Peningkatan kompetensi ini kemudian dapat menghasilkan bibit unggul dari Indonesia untuk bersaing tingkat dunia. Dengan peningkatan jumlah tenaga kerja di industri pelayaran nasional yang mampu bekerja di kapal *ocean-going* maka perusahaan pelayaran nasional akan lebih mudah untuk memenuhi kontrak ekspor-impor. Peningkatan aktivitas ekspor impor yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional mendukung *beyond cabotage*. Pada akhirnya, ketersediaan sumber daya manusia yang mampu memenuhi standar internasional dalam kapal *ocean-going* dapat mengembangkan implementasi *beyond cabotage* lebih baik.

6.4.2. Fase II: Menstimulasi pertumbuhan

Dukungan pemerintah untuk kapal *ocean-going*

Implementasi *beyond cabotage* merupakan tantangan bagi industri pelayaran nasional mengingat modal yang dibutuhkan untuk memiliki armada yang memenuhi standar internasional tidak murah. Kebutuhan pembiayaan ini akan semakin penting mengingat pemerintah terus mendorong penggunaan jasa angkutan laut nasional untuk ekspor batu bara dan CPO maupun impor beras dan pengadaan barang pemerintah. Oleh karena itu perusahaan pelayaran nasional membutuhkan skema pembiayaan yang ramah bagi industri pelayaran nasional, yaitu dengan tingkat bunga yang rendah dan tenor yang panjang.

Merujuk pada UU Nomor 17 tahun 2008, pemerintah wajib memberikan fasilitas pembiayaan untuk kapal *ocean-going* guna melancarkan dan mengembangkan implementasi *beyond cabotage*. Oleh karena itu pemerintah dapat memberikan mandat khusus kepada bank BUMN untuk memberikan skema pembiayaan khusus yang memiliki tingkat suku bunga di bawah suku bunga kredit yang berlaku saat ini, yaitu di kisaran 8 persen. Pemberian mandat dapat dilakukan dengan penerbitan peraturan presiden. Suku bunga yang ditetapkan di bawah kisaran suku bunga yang berlaku dapat menarik perusahaan pelayaran nasional yang pada mulanya mengakses pembiayaan di luar negeri untuk mengakses pembiayaan dari perbankan Indonesia. Sehingga meskipun perbankan Indonesia harus menurunkan suku bunga namun mendapatkan pendapatan yang tinggi dengan menambah pangsa pasar kredit. Tidak hanya menguntungkan bagi perbankan namun juga bagi penyerapan tenaga kerja di industri pelayaran nasional yang bertambah dengan peningkatan armada kapal nasional yang melakukan kegiatan ekspor-impor. Sehingga industri pelayaran nasional dapat mendukung stabilitas makroekonomi Indonesia dengan tumbuh lebih tinggi melalui peningkatan pendapatan dari aktivitas ekspor-impor dan menyumbang devisa negara yang lebih tinggi.

Untuk mendukung industri pelayaran nasional mengambil peran lebih di sektor ekspor-impor, Pemerintah perlu sinkronisasi kebutuhan jasa angkutan laut dan melakukan sinergi dengan pelaku industri pelayaran nasional. Sinkronisasi tersebut dapat diwujudkan misalnya dengan pola *public private partnership* (PPP) yang masih langka di industri pelayaran nasional. Kolaborasi tersebut dapat memberikan kepastian bagi perusahaan pelayaran nasional atas kebutuhan yang perlu dilayani. Sebagai contoh, kebutuhan untuk melakukan ekspor dan impor komoditas strategis seperti beras, kedelai, minyak kelapa sawit, batu bara, bahan bakar minyak. Hasil dalam perencanaan tersebut dapat

dituangkan dalam bentuk kontrak untuk durasi jangka menengah hingga jangka panjang. Dengan adanya kontrak yang memiliki durasi lebih dari 1 tahun, perusahaan pelayaran nasional dapat memberikan jaminan kepada perbankan bahwa mereka memiliki kas yang cukup untuk membayar kewajiban hutang. Sehingga perusahaan pelayaran dapat mengajukan pembiayaan dengan tenor yang lebih panjang dan meringankan beban bunga perusahaan.

Selain pembiayaan dan PPP, dukungan pemerintah juga dapat dituangkan dalam bentuk insentif fiskal. Saat ini berbagai pajak yang dibebankan terhadap perusahaan pelayaran nasional meningkatkan biaya dan mengurangi laba yang dapat dinikmati perusahaan pelayaran nasional. Hal ini mengakibatkan pertumbuhan industri pelayaran menjadi kurang maksimal. Oleh karena itu, pemerintah dapat memberikan peringanan pajak bagi kapal *ocean-going* dengan memberikan fasilitas perpajakan yang serupa dengan negara dengan industri pelayaran yang lebih matang seperti Singapura. Upaya yang dilakukan pemerintah dapat dimulai dengan pembebasan PPN penuh untuk dua komponen biaya terbesar dalam operasional kapal yaitu bahan bakar dan jasa kepelabuhanan, terutama jasa bongkar muat. Selain itu, pembebasan PBBKB perlu ditinjau ulang agar tidak membebani perusahaan pelayaran nasional.

Dengan pembebasan pajak tersebut, kapal *ocean-going* dapat memiliki struktur biaya yang lebih baik dan bisa bersaing dengan perusahaan pelayaran asing yang telah menikmati biaya perpajakan lebih rendah. Penurunan biaya tersebut diharapkan dapat mendorong perusahaan pelayaran nasional agar lebih efisien dan bisa memenuhi kebutuhan ekspor-impor lebih banyak. Dengan demikian, pelaksanaan *beyond cabotage* dapat terus berkembang dan semakin banyak perusahaan pelayaran nasional dapat menembus pasar internasional.

Pengembangan kualitas fasilitas pendidikan

Penguatan kompetensi SDM di sektor pelayaran merupakan strategi krusial untuk menurunkan biaya logistik nasional, serta meningkatkan peran pelayaran nasional di sektor perdagangan internasional. Kompetensi yang tinggi tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional, tetapi juga berpotensi mengurangi kesalahan, mempercepat proses, dan memungkinkan adopsi teknologi terbaru yang dapat menekan biaya. Sehingga kompetensi SDM pelayaran dari Indonesia dapat memenuhi standar internasional dan mendorong perusahaan pelayaran Indonesia untuk maju untuk melayani aktivitas ekspor-impor. Dalam konteks ini, pengembangan fasilitas pendidikan, ketersediaan tenaga pendidik yang berkualitas, dan pemerataan fasilitas pendidikan serta pelatihan di seluruh Indonesia menjadi sangat penting.

Dengan pemerataan fasilitas pendidikan, lebih banyak individu di berbagai daerah dapat mengakses pendidikan berkualitas di bidang pelayaran dan logistik. Ini akan meningkatkan jumlah tenaga kerja yang terlatih dan kompeten di seluruh Indonesia, bukan hanya di kota besar. Melalui pemerataan akses pendidikan berkualitas, kita dapat memastikan bahwa tenaga kerja di semua daerah memiliki keterampilan dan pengetahuan yang dibutuhkan untuk memenuhi standar internasional dalam pelayaran internasional dan dapat diserap untuk kapal *ocean-going*. Sehingga perusahaan pelayaran akan lebih mudah untuk memperoleh SDM yang dapat digunakan dalam implementasi *beyond cabotage*.

6.4.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan

Kolaborasi dengan lembaga internasional

Industri pelayaran Indonesia menghadapi tantangan besar dalam meningkatkan penetrasi pasar internasional dan mematuhi standar global. Kurangnya akses ke pelayaran internasional membatasi potensi ekspansi dan daya saing global. Oleh karena itu, perlu adanya upaya strategis untuk

memperluas jangkauan operasional dan memastikan bahwa regulasi dan praktik sesuai dengan standar internasional.

Penandatanganan kemitraan strategis dengan lembaga maritim internasional, seperti *International Maritime Organization* (IMO) dan *International Chamber of Shipping* (ICS), akan melibatkan negosiasi dan perjanjian kerjasama dengan organisasi yang memiliki pengalaman luas di industri pelayaran internasional. Tujuan utama dari perjanjian ini adalah untuk memfasilitasi kontrak pelayaran *beyond cabotage*, membuka peluang baru bagi perusahaan pelayaran nasional untuk memasuki pasar internasional dan memperluas akses ke rute global yang lebih luas. Proses ini akan mencakup sesi dialog mendalam dan lokakarya bersama perwakilan dari lembaga internasional untuk memastikan bahwa kontrak yang dihasilkan mematuhi standar global dan praktik terbaik internasional. Fokus utama dari kemitraan strategis ini adalah mempermudah pelaksanaan kontrak *beyond cabotage* serta meningkatkan kepatuhan terhadap standar internasional melalui penandatanganan kerjasama dengan lembaga maritim global, pelaksanaan program pelatihan dan sertifikasi internasional untuk tenaga kerja dan operator pelayaran, serta pengembangan aliansi dengan operator pelayaran global untuk berbagi pengetahuan dan praktik terbaik. Kemudian selain organisasi yang sebelumnya disebutkan, ada beberapa lembaga internasional juga yang berpotensi untuk menjalin kerjasama dengan sektor pelayaran dan maritim di Indonesia, seperti:

- *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), menyediakan kontrak standar dan panduan industri yang dapat digunakan untuk menyesuaikan regulasi maritim dengan praktik internasional.
- *Global Maritime Forum* (GMF) berfungsi sebagai platform untuk dialog industri maritim global, dan dapat membantu Indonesia dalam memahami dan mengimplementasikan kebijakan serta praktik terbaik internasional.
- *International Association of Ports and Harbors* (IAPH), mendukung penyelarasan peraturan pelabuhan dan operasional dengan standar internasional, serta memfasilitasi pertukaran pengetahuan dan pengalaman.

Selain itu, program ini akan mengeksplorasi dan memfasilitasi peluang kontrak pelayaran jangka panjang, memperluas jangkauan pasar, dan memperkuat daya saing industri pelayaran Indonesia di tingkat internasional. Dengan demikian, akan tercipta sinergi yang menguntungkan bagi semua pihak terlibat, dan Indonesia dapat memanfaatkan potensi maksimal dari sektor pelayaran untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

Peningkatan program pelatihan berkelanjutan

Kompetensi dan keterampilan yang tinggi dari para pekerja di sektor pelayaran sangat penting untuk meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi biaya, dan mendukung penurunan biaya logistik nasional. Dalam konteks Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-2045, pengembangan sumber daya manusia (SDM) harus diarahkan untuk memenuhi kebutuhan industri pelayaran global yang semakin kompleks dan dinamis. Untuk mencapai tujuan ini, peningkatan keterampilan SDM dapat dilakukan melalui program pelatihan dan sertifikasi yang berfokus pada peningkatan keterampilan teknis dan manajerial para pekerja di industri pelayaran sehingga tenaga kerja di industri pelayaran Indonesia memiliki keahlian spesialisasi yang diperlukan dalam industri pelayaran global. Hal ini akan mengurangi waktu tunggu dan biaya operasional, yang berkontribusi pada peningkatan keselamatan, efisiensi, dan inovasi dalam industri pelayaran nasional.

Kerja sama dengan lembaga pendidikan maritim dan institusi pelatihan profesional juga sangat penting untuk mengembangkan kurikulum yang sesuai dengan kebutuhan industri. Selain itu, peningkatan kompetensi SDM dapat dibagi sesuai spesialisasi yang bergantung terhadap jenis-jenis kapal yang ada

di Indonesia. Dengan memiliki SDM yang memiliki pengetahuan spesialisasi sesuai jenis kapal, industri pelayaran di Indonesia akan memiliki tenaga kerja yang lebih terampil dan berpengetahuan luas dalam berbagai aspek operasional kapal baik pada kapal kecil maupun besar. Ini tidak hanya akan meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional, tetapi juga mendukung inovasi dan pengembangan teknologi dalam sektor maritim. Dengan demikian, keahlian spesifik pada bidang dan kapal tertentu akan meningkatkan ketersediaan tenaga kerja yang mampu memenuhi standar internasional dalam mengoperasikan kapal *ocean-going*, mengingat teknologi pada kapal *ocean-going* semakin maju.

6.5. Strategi 5: Pengembangan transisi energi berkelanjutan

6.5.1. Fase I: Penguatan fondasi

Pemenuhan produksi bahan bakar rendah sulfur

Indonesia memiliki tujuan untuk menjadi poros maritim dunia. Agar capaian tersebut dapat terwujud, diperlukan ketersediaan bahan bakar kapal untuk menjaga keamanan rantai pasok. Dalam perdagangan pasar global, sektor pelayaran adalah salah satu kontributor terbesar. Seperti yang telah diketahui sebelumnya, hampir 80 sampai 90 persen perdagangan global dikuasai oleh sektor pelayaran. Oleh karena itu, sektor pelayaran memiliki kontribusi terhadap permasalahan lingkungan yang mengeluarkan sekitar emisi gas rumah kaca sebesar 3 persen dari total emisi. Dari 3 persen tersebut, sumbangan sektor pelayaran dari GRK adalah nitrogen oksida (NO_x), sulfur oksida (SO_x), dan karbon dioksida (CO₂).

Salah satu kontributor terbesar dalam hal ini berpusat dari jenis bahan bakar yang digunakan oleh kapal. Di Indonesia, jenis bahan bakar utama yang digunakan oleh para pemain di sektor pelayaran adalah *heavy fuel oil* (HFO) dan *medium fuel oil* (MFO). HFO memiliki kadar emisi yang paling tinggi diantaranya, bahkan sudah dilarang oleh International Maritime Organization (IMO). Bahan bakar jenis MFO pun telah mulai dibatasi penggunaannya. Kebutuhan bahan bakar rendah sulfur ini, yang ditetapkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi Nomor 0179.K/DJM.S/2019, memenuhi standar MARPOL VI dengan MFO dengan kadar sulfur maksimal 0,5 persen.

Maka dari itu, Indonesia perlu memulai pergantian HFO ke jenis bahan bakar yang beremisi rendah dengan komponen sulfur oksida (SO_x) yang juga rendah, seperti *low sulphur fuel Oil* (LSFO). Namun saat ini karena ketersediaan belum mencukupi. Langkah selanjutnya yang perlu diambil oleh para pemangku kepentingan adalah untuk meningkatkan ketersediaan bahan bakar rendah sulfur untuk sektor pelayaran.

Dengan harga LSFO yang lebih tinggi dibandingkan bahan bakar lainnya, diperlukan langkah-langkah kolaboratif antara pemerintah dan industri. Perlu adanya subsidi dari pemerintah untuk bahan bakar rendah sulfur seperti LSFO. Selain itu, fokus terhadap investasi di kilang-kilang domestik dapat meningkatkan kapasitas produksi dan ketersediaan LSFO serta membantu memenuhi permintaan yang meningkat seiring dengan peraturan lingkungan.

Selanjutnya langkah yang dapat diambil adalah untuk memprioritaskan produksi LSFO yang sudah ada saat ini untuk keperluan industri pelayaran nasional. Langkah strategis ini penting untuk memastikan bahwa industri pelayaran nasional dapat memenuhi standar lingkungan yang semakin ketat tanpa terbebani oleh biaya yang tinggi. Pada tahun 2022 lalu, PT Kilang Pertamina Internasional (KPI)

melakukan ekspor untuk 992 ribu barel LSFO ke pasar global. Saat ini, Indonesia telah memiliki produksi LSFO-nya sendiri, namun produksi dan ketersediaan tersebut perlu diprioritaskan untuk permintaan domestik sebelum berfokus pada ekspor. Dengan fokus pada kebutuhan domestik, diharapkan harga LSFO menjadi lebih kompetitif serta meningkatkan daya saing sektor pelayaran nasional.

Selain itu, pemerintah juga perlu mendorong peningkatan ketersediaan LNG di seluruh Indonesia guna mendorong peralihan bahan bakar kapal dari solar menuju bahan bakar yang beremisi rendah. Saat ini, Indonesia memiliki potensi gas bumi yang cukup besar, didukung oleh sejumlah penemuan cadangan gas baru-baru ini di wilayah lepas pantai. Penemuan cadangan gas perlu dimanfaatkan secara optimal agar memperoleh manfaat bagi perekonomian termasuk industri pelayaran nasional agar mampu menurunkan gas emisi rumah kaca

Peningkatan jaringan distribusi bahan bakar rendah sulfur

Salah satu permasalahan yang dihadapi oleh sektor pelayaran adalah kurangnya jaringan distribusi bahan bakar rendah sulfur yang dapat diakses oleh pelabuhan-pelabuhan kecil (*spoke*). Pada umumnya pelabuhan besar (*hub*) menjadi tempat aktivitas utama dalam sektor pelayaran dan pelabuhan kecil menjadi penghubung antara regional. Namun tetap diperlukan akses jaringan distribusi bahan bakar yang dapat dijangkau oleh pelabuhan-pelabuhan kecil.

Meningkatkan jaringan distribusi bahan bakar rendah sulfur untuk pelabuhan kecil, pertama perlu dipetakan kapal apa saja yang paling banyak beroperasi di pelabuhan tersebut. Untuk hal ini, pemerintah perlu bekerja sama dengan perusahaan distribusi BBM seperti Pertamina untuk melakukan pemetaan komprehensif terhadap kebutuhan bahan bakar rendah sulfur di setiap pelabuhan kecil di seluruh Indonesia. Hal ini perlu dilakukan untuk mengetahui berapa jumlah permintaan yang ada di pelabuhan-pelabuhan kecil, serta bagaimana proses distribusinya dan juga agar mengetahui kualitas infrastruktur, akses, dan lain sebagainya.

Setelah proses pemetaan selesai, perlu ada fokus terhadap optimalisasi jaringan. Hal ini dapat dijalankan melalui investasi strategis baik dari penanaman modal asing, maupun dengan melakukan patungan (*joint venture*) untuk pengembangan jaringan distribusi dan infrastruktur. Pembangunan atau investasi terhadap infrastruktur dapat difokuskan di terminal BBM agar dapat mengoptimalkan pasokan dan distribusi BBM dengan skema yang lebih mudah.

Mengingat bahwa produksi LSFO saat ini masih belum mencukupi kebutuhan aktual domestik, investasi yang diperlukan bukan hanya pada produksi volume LSFO, namun juga pada infrastruktur distribusinya. Hal ini dapat berupa terminal penyimpanan, pipa transmisi, dan SPBU yang memenuhi standar bahan bakar rendah sulfur. Sebagai contoh, Pertamina telah mendirikan SPBU terapung untuk memadai permintaan bahan bakar kapal kecil bagi para nelayan.

Program ini akan diperluas untuk menjangkau pelabuhan-pelabuhan yang lebih terisolasi. Untuk itu, pemerintah perlu mengembangkan moda transportasi khusus dan infrastruktur yang mendukung agar distribusi BBM rendah sulfur dapat menjangkau daerah-daerah tersebut.

Dengan melaksanakan program ini, diharapkan jaringan distribusi BBM rendah sulfur akan mencakup seluruh pelabuhan kecil di Indonesia, termasuk pelabuhan yang terisolasi, dengan infrastruktur yang memadai dan distribusi yang efisien. Hal ini akan mendukung kepatuhan terhadap regulasi lingkungan dan meningkatkan operasional maritim di seluruh wilayah Indonesia.

Integrasi ESG pada industri pelayaran

Beberapa dekade terakhir, perhatian global terhadap isu-isu lingkungan, sosial, dan tata kelola (*environmental, social, and governance* atau ESG) telah meningkat secara signifikan. ESG menjadi komponen penting dalam penilaian risiko dan peluang bisnis, termasuk dalam industri pelayaran. Integrasi ESG dalam industri pelayaran di Indonesia bukan hanya tentang memenuhi regulasi dan standar internasional, tetapi juga tentang menciptakan nilai jangka panjang bagi perusahaan dan pemangku kepentingannya. Penekanan pada inovasi teknologi, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan lainnya akan menjadi kunci keberhasilan dalam menerapkan strategi ESG yang efektif.

Pada industri pelayaran, pengelolaan air *ballast* merupakan isu yang sangat penting, terutama terkait dengan penyebaran spesies invasif melalui pertukaran air *ballast* dari satu wilayah ke wilayah lain. Air *ballast* digunakan oleh kapal untuk menjaga stabilitas dan keselamatan selama pelayaran. Namun, air *ballast* yang dibuang tanpa pengelolaan yang tepat dapat membawa spesies asing yang merugikan ke ekosistem lokal, menyebabkan kerusakan lingkungan yang signifikan. Berdasarkan Konvensi Internasional tentang Pengelolaan dan Pengendalian Air *Ballast* dan Sedimen Kapal (*BWM Convention*) yang diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) mengharuskan kapal untuk mengelola air *ballast* mereka agar tidak membahayakan lingkungan. Implementasi efektif dari BWM di Indonesia memerlukan pemantauan dan evaluasi yang sistematis untuk memastikan kepatuhan serta meningkatkan kesadaran tentang pentingnya manajemen air *ballast*. Dengan diberlakukannya pemantauan dan evaluasi pada kapal terkait BWM berupaya untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap peraturan *Ballast Water Management* di kalangan pelaut, pemilik kapal dan pelaku usaha industri pelayaran di Indonesia.

Dalam pengintegrasian ESG pada industri pelayaran nasional, tidak lepas dari pemantauan dan evaluasi pada kapal terkait BWM. Oleh karena itu pemberlakuan inspeksi rutin terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia penting untuk memastikan kepatuhan terhadap standar BWM. Inspeksi ini mencakup pengecekan sistem pengolahan air *ballast*, dokumentasi yang relevan, dan prosedur operasional di kapal. Kemudian melakukan analisis data dari inspeksi, laporan insiden, dan umpan balik dari operator kapal. Evaluasi juga melibatkan pemantauan kondisi lingkungan laut di sekitar pelabuhan utama untuk mengidentifikasi potensi dampak dari air *ballast* yang tidak dikelola dengan baik. Dalam meningkatkan kesadaran pentingnya BWM pada kapal, para pelaku usaha industri pelayaran nasional harus memiliki pemahaman yang tinggi terkait pentingnya BWM. Pengadaan *workshop* dan pelatihan ataupun *focus group discussion* mengenai regulasi internasional dan nasional yang terkait dengan BWM, teknologi pengolahan air *ballast*, serta praktik terbaik dalam pengelolaan air *ballast* dinilai sangat penting dalam meningkatkan kesadaran terkait perlunya *ballast water management* pada kapal. Melalui pengawasan yang ketat, evaluasi yang komprehensif, dan pelatihan yang tepat, kita dapat mendorong terciptanya praktik pelayaran yang lebih berkelanjutan dan bertanggung jawab.

Pemberian hibah dan dana riset terkait ekonomi hijau

Sebagai upaya menghadapi tantangan perubahan iklim dan kebutuhan akan energi yang lebih bersih dan berkelanjutan, Indonesia perlu melakukan transisi menuju ekonomi hijau. Sektor maritim, sebagai salah satu sektor utama yang berkontribusi signifikan terhadap emisi karbon, perlu mengadopsi teknologi hijau untuk mengurangi dampak lingkungan. Namun, kurangnya investasi dan dukungan finansial dalam penelitian dan pengembangan teknologi hijau telah menghambat kemajuan inovasi di sektor ini. Oleh karena itu, pemberian hibah dan dana riset terkait ekonomi hijau menjadi langkah strategis untuk mendorong inovasi dan penerapan teknologi hijau dalam industri pelayaran nasional.

Program ini akan fokus pada pemberian hibah dan pendanaan riset untuk proyek-proyek yang berhubungan dengan pengembangan dan penerapan teknologi hijau di sektor maritim. Kegiatan utama meliputi pemberian dukungan finansial kepada institusi penelitian, universitas, dan perusahaan yang berinovasi dalam teknologi hijau, seperti penggunaan bahan bakar ramah lingkungan, pengembangan kapal dengan emisi rendah, dan penerapan energi terbarukan di pelabuhan. Sebagai contoh nyata, program ini dapat mendukung penelitian tentang pengembangan sistem propulsi berbasis hidrogen untuk kapal kargo, atau inisiatif untuk meningkatkan efisiensi energi di pelabuhan melalui instalasi panel surya dan sistem penyimpanan energi. Selain itu, dukungan dapat diberikan untuk proyek pengembangan *biofuel* dari alga sebagai alternatif bahan bakar kapal, serta implementasi sistem pemantauan emisi berbasis sensor di pelabuhan untuk mengurangi jejak karbon. Program ini juga akan memfasilitasi kolaborasi antara pemerintah, industri, dan akademisi untuk mempercepat transfer teknologi dan implementasi hasil riset dalam operasional maritim. Hal ini dapat melibatkan pembentukan konsorsium riset yang mencakup universitas, lembaga penelitian, dan perusahaan teknologi, dengan tujuan untuk menyelesaikan tantangan teknis dan operasional dalam penerapan teknologi hijau. *Workshop*, seminar, dan konferensi akan diadakan untuk berbagi pengetahuan dan hasil riset, serta untuk mempromosikan kerja sama lintas sektor.

Terlaksananya program pemberian hibah dan dana riset terkait ekonomi hijau, diharapkan akan terjadi peningkatan signifikan dalam inovasi teknologi hijau di industri pelayaran nasional. Tujuan dari program ini adalah untuk meningkatkan inovasi di industri pelayaran nasional terkait teknologi hijau, sehingga sektor maritim Indonesia dapat bertransisi menuju ekonomi yang lebih berkelanjutan. Indikator keberhasilan program ini meliputi peningkatan jumlah penelitian dan pengembangan teknologi hijau, adopsi teknologi ramah lingkungan oleh industri maritim, dan pengurangan emisi karbon dari sektor pelayaran. Dengan demikian, program ini tidak hanya berkontribusi pada upaya global dalam mengatasi perubahan iklim, tetapi juga mendukung pertumbuhan ekonomi nasional yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

6.5.2. Fase II: Menstimulasi pertumbuhan

Pembiayaan hijau berkelanjutan

Perubahan iklim dan dampak lingkungan dari kegiatan industri menuntut perhatian serius, terutama dalam sektor maritim yang berperan besar dalam emisi karbon dan konsumsi energi. Meskipun ada upaya untuk mengurangi dampak lingkungan, banyak proyek yang potensial untuk mendukung transisi menuju ekonomi hijau masih kekurangan dana. Kurangnya pembiayaan untuk teknologi ramah lingkungan dan proyek inovatif membatasi kemajuan menuju pengurangan emisi karbon dan pencapaian target keberlanjutan. Oleh karena itu, strategi untuk meningkatkan akses terhadap pembiayaan hijau menjadi krusial untuk mendukung inisiatif yang ramah lingkungan di sektor maritim.

Fokus utama dari program ini adalah meningkatkan jumlah proyek ramah lingkungan yang menerima pembiayaan hijau dan memastikan bahwa proyek-proyek tersebut berkontribusi pada pengurangan emisi karbon. Program ini akan melibatkan penyediaan dana untuk proyek-proyek inovatif yang menggunakan teknologi hijau, seperti kapal bertenaga listrik atau energi terbarukan untuk pelabuhan. Kegiatan utama termasuk penyediaan hibah dan pinjaman dengan syarat yang menguntungkan, serta pembentukan kemitraan antara lembaga keuangan, pemerintah, dan sektor swasta untuk mengidentifikasi dan mendukung proyek-proyek berkelanjutan.

Harapan dari program ini adalah untuk mendorong pertumbuhan jumlah proyek ramah lingkungan yang mendapatkan dukungan finansial, yang pada gilirannya akan mengurangi emisi karbon di sektor maritim. Dengan adanya pembiayaan yang lebih mudah diakses, diharapkan akan muncul lebih banyak

inovasi dalam teknologi hijau dan implementasi praktik ramah lingkungan. Indikator keberhasilan program ini mencakup peningkatan jumlah proyek yang didanai melalui pembiayaan hijau serta penurunan signifikan dalam emisi karbon dari proyek-proyek yang menerima dukungan finansial. Ini akan mendukung transisi yang berkelanjutan menuju ekonomi yang lebih hijau dan membantu memenuhi target keberlanjutan global.

Penggunaan teknologi hijau pada kapal

Industri pelayaran memiliki peran penting dalam perdagangan global, namun juga berkontribusi signifikan terhadap pencemaran lingkungan, terutama emisi gas sulfur oksida (SO_x) dan nitrogen oksida (NO_x) akibat emisi dari kapal yang menggunakan bahan bakar dengan kadar sulfur tinggi, seperti *high sulphur fuel oil* (HSFO). Implementasi ESG (*environmental, social, and governance*) menjadi semakin penting dalam industri pelayaran nasional untuk mencapai keberlanjutan dan meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan. Seperti dengan mengadopsi teknologi hijau yang mampu mengurangi emisi dan polusi dari kapal.

Salah satu teknologi yang diperkenalkan untuk mengurangi emisi SO_x adalah *scrubber*, yang dapat mengurangi kandungan sulfur dalam gas buang kapal. Integrasi teknologi hijau seperti *scrubber* menjadi bagian krusial dari strategi ESG dalam industri pelayaran nasional. *Scrubber* adalah sistem pembersih udara yang dipasang pada kapal untuk menangkap dan mengurangi polutan sebelum gas buang dilepaskan ke atmosfer. Gas emisi yang dihasilkan dari pembakaran bahan bakar dialihkan ke sistem *scrubber*. Di dalam *scrubber*, gas tersebut dibersihkan dengan cara menyelimuti polutan dalam tetesan cairan atau lapisan cairan pembersih. Tetesan air yang mengandung polutan ini kemudian dipisahkan dari aliran gas sebelum gas buang dilepaskan ke atmosfer. *Scrubber* secara signifikan dapat mengurangi emisi SO_x, yang merupakan salah satu polutan utama dari pembakaran bahan bakar dengan sulfur tinggi seperti HSFO (*high sulphur fuel oil*), MFO (*medium fuel oil*) dan IFO (*intermediate fuel oil*). Dengan demikian, pemasangan *scrubber* membantu memenuhi regulasi internasional mengenai batasan emisi sulfur. Meskipun efektif dalam mengurangi emisi udara, air yang dikeluarkan oleh *scrubber* sering kali lebih keruh dan asam, serta mengandung logam berat, PAH (*polycyclic aromatic hydrocarbon*), dan nitrat. Hal ini dapat berdampak buruk pada kualitas air laut dan kehidupan laut jika tidak dikelola dengan baik. Oleh karena itu, penting untuk memastikan bahwa air limbah dari *scrubber* diolah sebelum dilepaskan ke laut.

Peningkatan jumlah kapal yang menggunakan *scrubber* akan berkontribusi besar terhadap pengurangan emisi sulfur di industri pelayaran, mengurangi polusi udara, dan meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan laut dan kesehatan manusia. Dengan demikian, diharapkan peningkatan jumlah kapal yang menggunakan *scrubber* akan berdampak positif pada upaya menjaga lingkungan dan mencapai keberlanjutan di industri pelayaran nasional.

Kolaborasi pemerintah dan pelaku usaha industri pelayaran dalam forum diskusi ESG

Implementasi ESG memerlukan pemahaman yang mendalam dan kolaborasi antara berbagai pihak, termasuk pemerintah dan pelaku usaha. Kolaborasi ini bertujuan untuk menyatukan visi dan upaya dalam menghadapi tantangan serta memanfaatkan peluang yang muncul dari integrasi ESG. Pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020–2024, terdapat penekanan pada peran pemerintah dalam mendorong kerja sama antara operator dan pelaku bisnis di bidang pelayaran untuk meningkatkan kontribusi dan efektivitas operasional di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Oleh karena itu, kolaborasi antara pemerintah dan pelaku usaha industri pelayaran nasional merupakan langkah strategis untuk memastikan pemahaman dan implementasi ESG yang efektif.

Forum diskusi ESG menjadi platform penting untuk memfasilitasi dialog, berbagi pengetahuan, dan membangun kesadaran di antara para pelaku usaha industri pelayaran nasional mengenai pentingnya ESG. Pengadaan forum diskusi ESG sendiri dapat mencakup topik-topik kunci seperti regulasi ESG, inovasi teknologi ramah lingkungan dan kesejahteraan pelaut. Dalam forum ini pihak pemerintah dan pelaku usaha industri pelayaran nasional dapat mengembangkan dokumen panduan yang mencakup langkah-langkah praktis untuk mengintegrasikan ESG dalam bisnis pelayaran. Panduan ini akan memberikan rekomendasi berdasarkan regulasi, standar internasional, dan praktik terbaik yang mana sudah berdasarkan ide-ide dan kasus di lapangan yang relevan. Selain pengadaan forum diskusi, kegiatan *capacity building* bagi sumber daya manusia (SDM) di industri pelayaran sangat penting. Program ini meliputi pelatihan intensif mengenai prinsip-prinsip ESG, pengelolaan air ballast, dan teknologi ramah lingkungan. Melalui pelatihan ini, diharapkan SDM industri pelayaran memiliki kompetensi yang memadai untuk menerapkan praktik ESG dalam operasional sehari-hari. Pelatihan ini akan difokuskan pada pemahaman praktis dan teknis terkait ESG, sehingga para pelaku industri dapat lebih efektif dalam mengimplementasikan standar-standar yang diperlukan. Peningkatan literasi dan edukasi tentang ESG juga menjadi fokus utama program ini. Kampanye kesadaran, seminar, dan workshop akan diselenggarakan untuk menyebarkan informasi tentang pentingnya ESG di industri pelayaran. Edukasi ini tidak hanya ditujukan kepada operator dan pelaku usaha, tetapi juga kepada masyarakat luas untuk menciptakan kesadaran kolektif mengenai pentingnya keberlanjutan dan tanggung jawab sosial di sektor maritim.

Dengan adanya forum diskusi yang terstruktur, kegiatan *capacity building*, dan program literasi serta edukasi, diharapkan tercipta sinergi antara pemerintah dan industri untuk bersama-sama mendorong penerapan praktik ESG yang baik. Melalui kolaborasi ini, terbentuk kerangka kerja yang lebih jelas dan terarah dalam penerapan ESG, memungkinkan industri pelayaran Indonesia untuk berkembang dengan cara yang bertanggung jawab dan berkelanjutan. Program ini akan menjadi landasan penting dalam perjalanan industri pelayaran nasional menuju masa depan yang lebih hijau, lebih adil, dan lebih transparan.

Penelitian dan pengembangan efisiensi penggunaan bahan bakar rendah sulfur

Sebagai respons terhadap tantangan global mengenai pencemaran udara dan perubahan iklim, industri pelayaran dihadapkan pada kebutuhan mendesak untuk mengurangi emisi sulfur dari bahan bakar kapal. Emisi sulfur yang tinggi dari bahan bakar konvensional berkontribusi signifikan terhadap polusi udara dan dampak lingkungan negatif, yang telah memicu regulasi internasional yang lebih ketat seperti ketentuan dari *International Maritime Organization* (IMO). Untuk memenuhi standar lingkungan yang semakin ketat dan untuk mendukung transisi menuju energi yang lebih bersih, penting untuk menginvestasikan sumber daya dalam penelitian dan pengembangan bahan bakar rendah sulfur yang lebih efisien.

Program ini akan fokus pada penelitian dan pengembangan teknologi terkait efisiensi penggunaan bahan bakar rendah sulfur dalam industri pelayaran nasional. Kegiatan utama meliputi kolaborasi dengan institusi riset dan universitas untuk mengembangkan formulasi bahan bakar yang lebih efisien dan ramah lingkungan, serta uji coba dan implementasi teknologi baru pada berbagai jenis kapal. Program ini juga akan mencakup analisis dampak dari penggunaan bahan bakar rendah sulfur terhadap performa kapal dan emisi, serta pengembangan pedoman untuk implementasi yang optimal di sektor pelayaran nasional. Selain itu, dukungan finansial akan diberikan kepada proyek-proyek inovatif yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan keberlanjutan bahan bakar.

Dengan pelaksanaan program ini, diharapkan akan tercipta inovasi signifikan dalam pengembangan bahan bakar rendah sulfur yang lebih efisien dan efektif untuk berbagai jenis kapal. Tujuannya adalah

untuk mendorong adopsi lebih luas dari bahan bakar ramah lingkungan dalam industri pelayaran nasional, serta untuk memenuhi dan melampaui regulasi emisi yang ditetapkan. Keberhasilan program ini dapat diukur melalui peningkatan jumlah kapal yang mengadopsi bahan bakar rendah sulfur serta penurunan signifikan dalam emisi sulfur dari proyek-proyek yang didanai, sehingga berkontribusi pada pengurangan dampak lingkungan secara keseluruhan.

6.5.3. Fase III: Pemantapan berkelanjutan

Penyelesaian implementasi *ballast water management*

Manajemen air *ballast* (BWM) merupakan aspek penting dalam upaya mengurangi dampak negatif dari perpindahan spesies akuatik melalui air *ballast* kapal. Penerapan BWM yang efektif dapat mencegah penyebaran spesies invasif yang berpotensi merusak ekosistem lokal, mengancam keanekaragaman hayati, dan merugikan ekonomi maritim. Di Indonesia, implementasi BWM didasarkan pada konvensi internasional dan peraturan nasional yang bertujuan untuk melindungi perairan dari kontaminasi dan dampak ekologis. Program kerja penyelesaian implementasi BWM di Indonesia bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh armada kapal yang beroperasi di perairan Indonesia mematuhi standar dan regulasi yang berlaku.

Kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia akan menjalani inspeksi rutin untuk memastikan kepatuhan terhadap standar BWM. Inspeksi ini melibatkan pengecekan sistem pengolahan air ballast, dokumentasi, serta prosedur operasional yang diterapkan di kapal. Pengawasan ini bertujuan untuk memastikan bahwa sistem pengolahan air ballast berfungsi dengan baik dan mematuhi regulasi yang ada. Data dari inspeksi ini kemudian dianalisis guna menilai efektivitas implementasi BWM dan memberikan rekomendasi untuk perbaikan baik dari segi teknis maupun regulasi. Instansi yang berwenang akan menerbitkan laporan tahunan yang merangkum hasil evaluasi dan menyarankan langkah-langkah perbaikan. Karena program ini merupakan bagian dari penyelesaian implementasi BWM, diharapkan pada fase ini seluruh armada kapal yang beroperasi di perairan Indonesia telah memenuhi standar BWM yang ditetapkan. Keberhasilan ini akan menunjukkan bahwa Indonesia mampu menerapkan praktik pelayaran yang lebih berkelanjutan dan bertanggung jawab, serta memperkuat komitmen negara dalam menjaga kelestarian ekosistem laut.

Dengan memastikan kapal-kapal mematuhi standar BWM, industri pelayaran Indonesia tidak hanya memenuhi kewajiban hukum tetapi juga menunjukkan komitmen terhadap praktik yang bertanggung jawab dan berkelanjutan. Keberhasilan dalam penerapan BWM akan meningkatkan reputasi industri pelayaran Indonesia di mata internasional dan mendukung upaya perlindungan lingkungan laut. Peningkatan jumlah kapal yang mengadopsi BWM diharapkan akan memperkuat komitmen Indonesia dalam menjaga kelestarian ekosistem laut dan menciptakan industri pelayaran yang lebih berkelanjutan.

Pemantauan dan evaluasi ESG

Keberlanjutan dan keberhasilan dari strategi integrasi ESG pada industri pelayaran, dapat diketahui melalui pemantauan dan evaluasi terhadap implementasi ESG yang menjadi bagian penting dari strategi perusahaan. Pemantauan ESG dalam perusahaan pelayaran melibatkan pengumpulan dan analisis data terkait kinerja lingkungan, sosial, dan tata kelola. Ini mencakup pemantauan emisi karbon, penggunaan energi, manajemen limbah, keselamatan kerja, serta kepatuhan terhadap regulasi dan standar internasional. Pentingnya pemantauan secara berkala pada ketiga aspek ESG tidak bisa diabaikan.

Aspek lingkungan mencakup pemantauan terhadap emisi gas rumah kaca, konsumsi bahan bakar, pengelolaan limbah, dan dampak terhadap keanekaragaman hayati. Perusahaan juga harus memantau upaya efisiensi energi dan penggunaan teknologi ramah lingkungan. Aspek sosial meliputi keselamatan dan kesehatan kerja, hak asasi manusia, serta tanggung jawab sosial perusahaan. Pemantauan ini mencakup kebijakan perlindungan pekerja, pelatihan, dan hubungan dengan komunitas lokal. Aspek tata kelola mencakup struktur tata kelola perusahaan, transparansi, etika bisnis, dan kepatuhan terhadap peraturan. Perusahaan perlu memastikan adanya kebijakan dan praktik yang mendorong transparansi, akuntabilitas, dan pengambilan keputusan yang bertanggung jawab.

Setelah pemantauan dilakukan, evaluasi ESG juga diperlukan untuk menilai kinerja perusahaan berdasarkan indikator-indikator yang telah ditetapkan pada ketiga aspek tersebut. Proses ini melibatkan penilaian terhadap data yang diperoleh selama periode pemantauan, analisis tren, serta perbandingan dengan target dan standar industri. Evaluasi ESG membantu perusahaan mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan dan menyusun strategi perbaikan. Berdasarkan hasil evaluasi, perusahaan dapat menyesuaikan strategi bisnis dan operasionalnya untuk meningkatkan kinerja ESG. Ini termasuk penerapan teknologi baru, perubahan kebijakan, atau peningkatan keterlibatan pemangku kepentingan.

Pemantauan dan evaluasi ESG bukan hanya merupakan kewajiban perusahaan pelayaran nasional, tetapi juga merupakan langkah strategis untuk menciptakan nilai jangka panjang. Dengan pemantauan dan penilaian yang tepat, perusahaan dapat meningkatkan kinerja ESG, memenuhi harapan pemangku kepentingan, dan mengurangi risiko yang terkait dengan isu-isu lingkungan, sosial, dan tata kelola.

Tabel 43. Peta jalan pemberdayaan industri pelayaran Indonesia

Strategi 1: Penguatan tata kelola dan kepastian hukum	
Fase 1: Penguatan fondasi	
Tahun	2024
Program	Meningkatkan partisipasi asosiasi dalam perumusan dan sosialisasi kebijakan industri pelayaran
Target pencapaian	Peningkatan jumlah kebijakan industri pelayaran yang disusun dengan masukan dari asosiasi.
Tahun	2025
Program	Integrasi regulasi <i>Sea and Coast Guard</i> Indonesia
Target pencapaian	- Pengesahan regulasi <i>sea and coast guard</i> - Terbentuknya <i>coast guard</i> - Penerapan zonasi lembaga penegak hukum maritim
Program	Penyelarasan peraturan dengan standar Internasional dan hasil konvensi
Target pencapaian	- Peningkatan penetrasi oleh perusahaan pelayaran Indonesia dalam pelayaran internasional - Konvensi penahanan kapal diratifikasi
Program	Koordinasi dan standarisasi dengan Pemerintah Daerah dan pelabuhan kecil
Target pencapaian	Terselenggaranya sosialisasi kebijakan pembangunan pemerintah daerah kepada yang mempengaruhi industri pelayaran
Program	Pengintegrasian data dan informasi kementerian/lembaga

Target pencapaian	Penggunaan infrastruktur teknologi informasi yang canggih sebagai rujukan tunggal atau <i>single point of truth</i> untuk keamanan maritim
Program	Perubahan UU Pelayaran sebagai upaya penguatan asas <i>cabotage</i>
Target pencapaian	Disahkannya UU Pelayaran yang baru
Fase 2: Menstimulasi pertumbuhan	
Tahun	2026
Program	Penyusunan peraturan turunan <i>Sea and Coast Guard</i> Indonesia
Target pencapaian	Disahkannya peraturan teknis
Program	Penguatan regulasi dan kepastian hukum
Target pencapaian	- Terselenggaranya sosialisasi kebijakan dengan pelaku industri pelayaran - Terselenggaranya koordinasi antar Kementerian/Lembaga dengan pelaku industri pelayaran
Program	Optimalisasi jasa kepelabuhanan
Target pencapaian	- Penguatan regulasi dan pengawasan kapasitas muatan - Menurunnya jumlah pelanggaran terkait kapasitas muatan
Fase 3: Pemantapan berkelanjutan	
Tahun	2028
Program	Penguatan kelembagaan <i>Sea and Coast Guard</i> Indonesia
Target pencapaian	- Peningkatan jumlah dan kualitas armada kapal - Peningkatan efektivitas koordinasi dan kerja sama dengan Lembaga-lembaga terkait baik nasional maupun internasional
Strategi 2: Penguatan pengembangan usaha industri pelayaran nasional	
Fase 1: Penguatan fondasi	
Tahun	2024
Program	Penegakan keadilan peraturan perpajakan antara kapal nasional dan kapal asing
Target pencapaian	Pemungutan PPh 2,64% sebelum diterbitkannya SPB
Tahun	2025
Program	Pembebasan Pajak
Target pencapaian	- Pembebasan PPN BBM dan bongkar muat - Penghapusan FSO/FSRO sebagai objek pajak PBB - Pembebasan PBBKB untuk MFO dan biodiesel kapal
Program	Penyesuaian biaya jasa pelabuhan
Target pencapaian	Biaya jasa Pelabuhan menjadi proporsional
Fase 2: Menstimulasi pertumbuhan	
Tahun	2026
Program	Penyesuaian Kebijakan Peningkatan investasi dan dukungan finansial
Target pencapaian	Terciptanya program khusus pembiayaan jasa angkutan laut

	Tersedianya kredit dengan bunga dan tenor uang kompetitif untuk industri pelayaran
Program	Revisi sistem pengkreditan pajak masukan
Target pencapaian	Pemindahan tanggungan pajak masukan peti kemas kepada pemerintah
Program	Penyesuaian Kebijakan atau target PNBK Kementerian perhubungan
Target pencapaian	Target penerimaan PNBK tidak ditingkatkan
Fase 3: Pemantapan berkelanjutan	
Tahun	2028
Program	Subsidi untuk MFO/Biodiesel
Target pencapaian	Komponen biaya bahan bakar untuk kapal sama seperti sebelum transisi
Tahun	2029
Program	Pemberlakuan industri pelayaran sebagai infrastruktur
Target pencapaian	Penyediaan insentif fiskal kepada industri pelayaran yang setara dengan insentif fiskal infrastruktur
Strategi 3: Akselerasi pengembangan infrastruktur	
Fase 1: Penguatan fondasi	
Tahun	2025
Program	Pengembangan konektivitas pelajaran
Target pencapaian	Sinkronisasi rute antara swasta dan pemerintah. Pemerintah membuat rute perintis dan swasta memperkuat rute komersial
Program	Pemberdayaan potensi pelabuhan melalui penerapan sistem <i>hub and spoke</i>
Target pencapaian	Pembuatan rute baru di bagian Indonesia timur
Fase 2: Menstimulasi pertumbuhan	
Tahun	2026
Program	Pengembangan infrastruktur pelabuhan kunci
Target pencapaian	- Optimalisasi Pelabuhan dengan arus penumpang tinggi - Pembuatan dermaga baru di Merak dan Bakauheuni
Program	Pengembangan infrastruktur digital
Target pencapaian	- Mengimplementasikan sistem manajemen transportasi berbasis digital - Meningkatnya keberlanjutan operasional kapal non-konvensional dan kontribusinya terhadap pengembangan industri maritim
Fase 3: Pemantapan berkelanjutan	
Tahun	2028
Program	Optimalisasi Pelabuhan untuk akomodasi kapal ro-ro
Target pencapaian	Peningkatan dermaga khusus untuk kapal ro-ro
Program	Peremajaan infrastruktur pelabuhan
Target pencapaian	Peningkatan jumlah dan volume kapal yang dapat dilayani oleh pelabuhan

	• Penurunan waktu tunggu kapal untuk berlabuh dan bongkar muat • Peningkatan implementasi teknologi dalam operasional pelabuhan
Program	Optimalisasi pelabuhan marina untuk akomodasi kapal pariwisata
Target pencapaian	Pembangunan marina baru
Program	Pengembangan industri bahan baku kapal dan komponen kapal dalam negeri
Target pencapaian	• Aglomerasi atau kemitraan industri suku cadang kapal • Insentif fiskal di komponen bahan baku
Strategi 4: Pengembangan <i>Beyond cabotage</i>	
Fase 1: Penguatan fondasi	
Tahun	2025
Program	Perbaikan regulasi ekspor impor untuk komoditas strategis
Target pencapaian	Pengesahan Undang-Undang tentang Perubahan Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut Nasional dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu
Program	Kolaborasi antara institusi pendidikan dan industri pelayaran
Target pencapaian	• Penyesuaian kurikulum sesuai dengan kebutuhan industri • Terselenggaranya program <i>fellowship</i> untuk instruktur pelayaran
Fase 2: Menstimulasi pertumbuhan	
Tahun	2026
Program	Dukungan pemerintah untuk kapal <i>ocean-going</i>
Target pencapaian	• Pengesahan peraturan presiden yang memberi mandat bagi bank BUMN untuk menerapkan skema pembiayaan khusus untuk kapal <i>ocean-going</i> • Perluasan kemitraan publik – swasta (<i>Public-Private Partnership</i>) • Peringanan pajak
Tahun	2026
Program	Pengembangan inklusif fasilitas pendidikan
Target pencapaian	• Pengembangan fasilitas pendidikan secara merata • Ketersediaan tenaga pendidik secara merata
Fase 3: Pemantapan berkelanjutan	
Tahun	2027
Program	Kolaborasi dengan lembaga internasional
Target pencapaian	Terselenggaranya kontrak untuk <i>beyond cabotage</i> berjangka panjang
Tahun	2028
Program	Peningkatan program pelatihan berkelanjutan
Target pencapaian	Terciptanya SDM dengan keahlian spesialis
Strategi 5: Pengembangan transisi energi berkelanjutan	
Fase 1: Penguatan fondasi	
Tahun	2025

Program	Pemenuhan produksi bahan bakar rendah sulfur
Target pencapaian	Peningkatan produksi LSFO (<i>Low Sulphur Fuel Oil</i>), LNG/ Biofuel dalam negeri
Program	Peningkatan jaringan distribusi bahan bakar rendah sulfur
Target pencapaian	Jaringan distribusi bahan bakar rendah sulfur dapat dijangkau di pelabuhan-pelabuhan kecil
Program	Integrasi ESG pada Industri Pelayaran
Target pencapaian	Peningkatan kesadaran terkait perlunya <i>ballast water management</i> pada kapal
Program	Pemberian hibah dan dana riset terkait ekonomi hijau
Target pencapaian	Peningkatan inovasi industri pelayaran terkait teknologi hijau
Fase 2: Menstimulasi pertumbuhan	
Tahun	2026
Program	Penggunaan teknologi hijau pada kapal
Target pencapaian	Peningkatan jumlah kapal yang menggunakan <i>scrubber</i>
Program	Kolaborasi Pemerintah dan pelaku usaha industri pelayaran dalam forum diskusi ESG
Target pencapaian	Terselenggaranya kegiatan <i>capacity building</i> SDM industri, literasi, edukasi, dan implementasi terkait ESG
Program	Penelitian dan pengembangan efisiensi penggunaan bahan bakar rendah sulfur
Target pencapaian	Terciptanya inovasi dalam perkembangan penggunaan bahan bakar rendah sulfur dan bahan bakar konvensional pada jenis-jenis kapal di Industri pelayaran
Tahun	2027
Program	Pembiayaan hijau berkelanjutan
Target pencapaian	• Peningkatan jumlah proyek ramah lingkungan yang menerima pembiayaan hijau • Penurunan emisi karbon dari proyek yang didanai
Fase 3: Pemantapan berkelanjutan	
Tahun	2028
Program	Penyelesaian implementasi <i>ballast water management</i>
Target pencapaian	Peningkatan jumlah kapal yang telah mengadopsi <i>ballast water management</i>
Program	<i>Monitoring</i> dan evaluasi ESG
Target pencapaian	Pelaporan evaluasi berkala setiap tahun mengenai pencapaian target ESG

Peta Jalan Industri Pelayaran 2024-2029

Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia

Disusun oleh:



Tenggara Strategics adalah lembaga riset dan konsultasi bisnis dan investasi yang didirikan oleh Centre for Strategic and International Studies (CSIS) Indonesia, The Jakarta Post, dan Universitas Prasetiya Mulya. Dengan menggabungkan kemampuan ketiga institusi ini, kami bertujuan untuk menyediakan intelijen bisnis yang paling dapat diandalkan dan komprehensif terkait dengan bidang-bidang yang akan membantu para pemimpin bisnis dalam membuat keputusan strategis.

Didirikan oleh:



CENTRE FOR
STRATEGIC AND
INTERNATIONAL
STUDIES

The Jakarta Post



UNIVERSITAS
PRASETIYA MULYA

Alamat:

The Jakarta Post Building,
Jl. Palmerah Barat No.142-143, Jakarta 10270
+62 811-9966-083
info@tenggara.id
www.tenggara.id



JL. Tanah Abang III No 10 Jakarta Pusat
Telp. (62-21) 3850993/3447149/3849522
Fax. (62-21) 3849522
Email : info@insa.or.id